Le Corbusier

La Ciudad del Futuro

Ediciones Infinito Buenos Aires

La Ciudad del Futuro

Biblioteca de Planeamiento y Vivienda

Título del original en francés:
Urbanisme
Publicado por Éditions Crès, París
Primera edición en francés, 1924
Primera edición en castellano, 1962
Segunda edición en castellano, 1972
Tercera edición en castellano, 1985

versión castellana
E. L. Revol

Cubierta y disposición tipográfica: C. A. Méndez Mosquera

Queda hecho el depósito que previene la ley 11.723
Impreso en la Argentina - Printed in Argentina, 1985

Le Corbusier

La Ciudad del Futuro



Ediciones Infinito Buenos Aires

Biblioteca de Planeamiento y Vivienda

Dirigida por los arquitectos

J. E. Hardoy y C. A. Méndez Mosquera.

Advertencia

Si codicia las verdades primordiales, el espíritu se aniquila; si se casa con la tierra, se abona.

Max Jacob (*Philosophies*, nº 1, 1924)

La ciudad es un instrumento de trabajo.
Las ciudades ya no desempeñan normalmente esta función. Son ineficaces: gastan el cuerpo, se oponen al espíritu.
El desorden que en ellas se multiplica resulta agraviante: su decadencia hiere nuestro amor propio y ofende nuestra dignidad.
No son dignas de la época: tampoco son dignas de nosotros.

¡Una ciudad!
Es la manumisión de la naturaleza por el hombre. Es una acción humana contra la naturaleza, un organismo humano de protección y trabajo. Es una creación.
La poesía es un acto humano: las relaciones concertadas entre imágenes perceptibles. La poesía de la naturaleza sólo es exactamente una construcción del espíritu. La ciudad es una imagen poderosa que acciona nuestro espíritu. ¿Por qué no habría de ser la ciudad, también ahora, una fuente de poesía?

La geometría es el medio que nos hemos dado para percibir alrededor nuestro y para expresarnos.
La geometría es la base.
Es, asimismo, el soporte material de los símbolos que representan la perfección, lo divino.
Nos aporta las satisfacciones excelsas de la matemática.
La máquina procede de la geometría. Toda la época contemporánea, por tanto, es, esencialmente, geometría; su ideal lo orienta hacia los goces de la geometría. Las artes y el pensamiento modernos, después de un siglo de análisis, buscan más allá del hecho accidental, y la geometría los conduce a un orden matemático, actitud cada vez más generalizada.

La casa *plantea nuevamente el problema de la arquitectura al plantear el de medios de realización totalmente nuevos, al plantear el de un plano completamente nuevo adaptado a una forma nueva de vida, al plantear el de la estética que surge de un estado de espíritu nuevo.*

Hay un momento en que una pasión colectiva subleva una época (el pangermanismo de 1900-1920 al igual que la caridad de los primeros cristianos, etc.).
Tal pasión anima los actos y los colora con fuerza, los dirige.
En la actualidad, esta pasión es la de la exactitud. La exactitud llevada muy lejos y elevada al rango de ideal: la búsqueda de perfección.
No hay que ser derrotista para practicar la exactitud: hace falta un coraje obstinado y fuerza de carácter. La época ya no es de tranquilidad y blandura. Está enérgicamente afirmada en la acción. No hay que ser derrotista para hacer lo que sea (ni tampoco tonto ni desilusionado); hay que creer: hay que tocar el fondo bueno de la gente.
No hay que ser derrotista para soñar con el urbanismo moderno porque esto significa acordar que se trastornarían muchas ideas aceptadas. Pero hoy puede soñarse con hacer urbanismo moderno porque es el momento y porque una pasión colectiva es desencadenada por las necesidades más brutales y guiada por un elevado sentimiento de verdad. Un despertar del espíritu reforma ya el marco social.
Parecería que sucesivas experiencias señalan la solución y que la hipótesis está firmemente arraigada en las verdades de la estadística. Hay un momento en que una pasión colectiva es capaz de sublevar una época.

El año pasado trabajaba en este libro en el vacío del verano parisino. Esa carencia momentánea de la vida de la gran ciudad, esa quietud, terminaron por sugerirme que me dejaba arrastrar por la magnitud del tema, arrastrar más allá de las realidades.
Llega el 1º de octubre. A las seis de la mañana en los Champs-Elysées, *de súbito, es la locura. Después del vacío, la reanudación furiosa del tráfico. Después, cada día acentúa más esta agitación. Uno sale de casa y, habiendo pasado la bóveda, sin transición, henos aquí convertidos en tributarios de la muerte: los autos pasan. Veinte años atrás me llevan a mi juventud de estudiante; la calle nos pertenecía: en ella se cantaba, en ella se discurría... el ómnibus a caballos se movía lentamente.*
En este 1º de octubre de 1924 se asiste en los Champs-Elysées, *al aconteci-*

miento, al renacimiento titánico de esta cosa nueva, cuyo impulso habían quebrado tres meses de vacaciones: la circulación. ¡Autos, autos, rápido, rápido! Uno está sobrecogido, el entusiasmo puede apoderarse de nosotros, la alegría. No es el entusiasmo de ver brillar, bajo los rayos de los faros, las carrocerías brillantes. Sino el entusiasmo de la fuerza. El cándido e ingenuo goce de estar en medio de la fuerza, de la potencia. Uno participa en esta potencia. Uno forma parte de esta sociedad cuya aurora despunta. Uno tiene confianza en esta sociedad nueva que encontrará la magnífica expresión de su fuerza. Uno lo cree.

Su fuerza es como un torrente que las tormentas han hecho crecer: una fuerza destructora. La ciudad se disgrega, la ciudad no puede durar más, la ciudad está terminada. La ciudad es demasiado vieja. El torrente no tiene lecho. O sea que es una forma de cataclismo. Es una cosa absolutamente anormal: el desequilibrio aumenta de día en día.

Ahora todos sienten el peligro. Señalemos de paso que en pocos años ya se ha olvidado la alegría de vivir (la buena alegría secular de dejarse ir tranquilamente sobre sus piernas); uno se absorbe en una actitud de bestia acosada, de sálvese quien pueda cotidiano[1]*; el signo ha cambiado; la normalidad de la existencia está arrasada, afectada por el signo negativo.*

Se proponen tímidas soluciones... Conocéis ese pueril ardor que ponen los habitantes de la aldea en levantar barreras improvisadas, en medio de la premura y el desvarío, para encauzar el torrente crecido bajo la tempestad y que ya hace rodar la destrucción en sus furiosos remolinos...

Hace quince años, en el curso de largos viajes, medí la fuerza omnipotente de la arquitectura, pero tuve que recorrer difíciles etapas para hallar el ambiente necesario. Ahogada la arquitectura bajo la avalancha de legados incoherentes sólo se ligaba al espíritu por un difícil desvío y sólo conmovía débilmente. En cambio, una arquitectura bien asentada en su medio hacía sonar alegremente la armonía y conmovía profundamente. Sentí ante el hecho, y lejos de los manuales, la presencia de un factor esencial: el urbanismo, *palabra que sólo conocí más tarde.*

Estaba consagrado totalmente al arte.

Un día, la lectura de Camillo Sitte[2]*, el vienés, me inclinó insidiosamente hacia el pintoresquismo urbano. Las demostraciones de Sitte eran hábiles,*

---

1 Es exactamente cierto: uno arriesga la vida a cada paso. Suponed que vuestro pie se resbala, que un desfallecimiento os hace caer...

2 Der "Staedtebau".

sus teorías parecían exactas; pero estaban fundadas sobre el pasado. A decir verdad, eran el pasado; y el pasado venido a menos, el pasado sentimental, la florecilla un poco insignificante al borde del camino. Este pasado no era el de los apogeos; era el de las transacciones. La elocuencia de Sitte iba bien con ese enternecedor renacimiento del "techo" que debía, con una paradoja digna de la celda de orates, desviar grotescamente la arquitectura de su camino (el "regionalismo").
Cuando en 1922, a pedido del Salón de Otoño, hice el diorama de una ciudad de tres millones de habitantes, me confié a las vías seguras de la razón y, digeridos los lirismos de otrora, tuve la sensación de concertarme con el de nuestra época que amo.
Mis amigos íntimos me dijeron, asombrados de verme saltar tan deliberadamente sobre las contingencias inmediatas: "¿Te ocupas del año 2000?" Por doquier, los periodistas escribieron: "la ciudad futura". No obstante, había denominado ese trabajo "una ciudad contemporánea", contemporánea porque el mañana no le pertenece a nadie.
Sentía claramente que el acontecimiento apremiaba. De 1922 a 1925 ¡cómo se han precipitado las cosas!
1925: la Exposición Internacional de Artes Decorativas en París va a señalar la inutilidad de las miradas hacia atrás. Será una aversión total: se dará vuelta una hoja.
Normalmente puede admitirse que después de las "sublimes" futilezas llegarán finalmente las obras serias.
El arte decorativo ha muerto. El urbanismo moderno nace con una nueva arquitectura. Una evolución inmensa, fulminante, brutal ha cortado los puentes con el pasado.

Recientemente, un joven arquitecto vienés —espantosamente desilusionado— admitía la muerte inminente de la vieja Europa: sólo la joven América puede alimentar nuestras esperanzas.
"Ya no se plantea el problema de la arquitectura en Europa —decía—. Hasta hoy nos hemos arrastrado de rodillas, oprimidos, aplastados por la densa carga de las culturas sucesivas. El Renacimiento, los Luises luego, nos han agotado. Somos demasiado ricos, estamos hastiados, ya no nos queda la virginidad que puede dar origen a una arquitectura."
El problema de arquitectura de la vieja Europa, respondíale yo, es el de la gran ciudad moderna. Será el Sí *o el* No, *la vida o la extinción lenta. Lo uno o lo otro, pero lo uno vivirá si así se lo quiere. Y nuestras demás*

culturas pasadas nos facilitarán precisamente la solución pura, decantada, pasada por todos los tamices de la razón y de una sensibilidad refinada.

Ante el diorama de 1922, el director de "Broom" de Nueva York me decía: "Dentro de doscientos años los norteamericanos vendrán a admirar las obras racionales de la Francia moderna y los franceses irán a asombrarse ante los rascacielos románticos de Nueva York."

Resumen:
Entre creer y no creer, más vale creer.
Entre actuar y disolver, más vale actuar.
Ser juvenil y lleno de salud es poder producir mucho, pero serán necesarios años de experiencia para producir bien.
Estar nutrido de las civilizaciones anteriores permite disipar la oscuridad y atraer sobre las cosas un juicio claro. Es ser derrotista pensar que, pasada la época de estudiante, uno no es más que un residuo. ¿Por qué decidir que somos viejos? ¿Viejos? El siglo XX *europeo puede ser la hermosa madurez de una civilización. La vieja Europa no es vieja en realidad. Sólo se trata de palabras. La vieja Europa está llena de poderío. Nuestro espíritu alimentado por los siglos es alerta e inventivo; su fuerza está en la cabeza, en tanto que América tiene brazos sólidos y el noble sentimentalismo de la adolescencia. Si en América se produce y se siente, en Europa se piensa.*
No hay motivo para enterrar la vieja Europa.

Diciembre de 1924.

Primera parte

Discusión General

El hombre camina derecho porque tiene un objetivo; sabe a dónde va; ha decididido ir a determinado sitio y camina derecho.

I El Camino de los Asnos El Camino de los Hombres

El hombre camina derecho porque tiene un objetivo; sabe a dónde va, ha decidido ir a determinado sitio y camina derecho.
El asno zigzaguea, pierde el tiempo un poco, sesera esmirriada y distraída; zigzaguea para evitar los cascotes, para esquivar la pendiente, para buscar la sombra; se preocupa lo menos posible.
El hombre rige sus sentimientos con la razón; reprime sus sentimientos y sus instintos en pos del objetivo que tiene. Gobierna a la bestia con su inteligencia. Su inteligencia erige normas que son efecto de la experiencia. La experiencia nace del trabajo; el hombre trabaja para no perecer. Para producir hay que tener una línea de conducta; hay que obedecer las reglas de la experiencia.
Hay que pensar por anticipado en el resultado.
El burro no piensa en nada, en nada más que en dar vueltas.

El asno ha trazado todas las ciudades del continente, incluso París, desgraciadamente.
En las tierras que las nuevas poblaciones invadían poco a poco, la carreta pasaba así, a contento de las prominencias y de los huecos, de los guijarros o de la turba; un arroyo era un gran obstáculo. En el cruce de las rutas, al borde del agua, se construyeron las primeras chozas, las primeras casas, los primeros poblados; las casas se alinearon a lo largo de las rutas, a lo largo del camino de los asnos. Se puso alrededor un muro fortificado y un ayuntamiento en el interior. Se legisló, trabajó, vivió y respetó el camino de los asnos. Cinco siglos más tarde se construyó un segundo cerco de murallas más grande, y cinco siglos después un tercero, más grande aún. Por donde entraba el camino de los asnos, se hicieron las puertas de la ciudad y se puso a empleados de registro. El poblado es una gran capital. París, Roma, Estambul están construidas sobre el camino de los asnos.

Las capitales no tienen arterias, sólo tienen capilares; el crecimiento señala su enfermedad o su muerte. Para sobrevivirse, su existencia está desde hace largo tiempo entre las manos de los cirujanos que acuchillan sin cesar.
Los romanos eran grandes legisladores, grandes colonizadores, grandes administradores. Cuando llegaban a algún sitio, a la encrucijada de los caminos, al borde del río, tomaban la escuadra y trazaban la ciudad rectilínea, para que fuera clara y ordenada, fácil de vigilar y de asear, para que fuera fácil de orientarse en ella, para que se la recorriera cómodamente: la ciudad de trabajo (la del Imperio) como la ciudad de placer (Pompeya). La recta convenía a su dignidad de romanos.
En su casa propia, en Roma, los ojos vueltos hacia el Imperio, se dejaron sofocar por el camino de los asnos. ¡Ironía! Los ríos, entonces, se iban, lejos del caos de la ciudad, a construir las grandes villas ordenadas (villa Adriana).
Fueron, con Luis XIV, los únicos grandes urbanistas de Occidente.
La Edad Media, asustada por el año 1000, aceptó la imposición del asno y largas generaciones la sufrieron después. Luis XIV, después de haber intentado limpiar el Louvre (la Columnata), disgustado, tomó drásticas medidas: Versalles, ciudad y castillo fabricados de pies a cabeza, rectilíneos y ordenados, y el Observatorio, los Inválidos y la Explanada, las Tullerías y los Campos Elíseos, lejos del caos, fuera de la ciudad, en orden y rectilíneos.
La sofocación estaba superada. Todo prosiguió magistralmente: el Campo de Marte, la "Étoile", la avenida de Neuilly, de Vincennes, de Fontainebleau, etc. Generaciones vivirían allí.
Pero, muy suavemente, por cansancio, debilidad y anarquía, por el sistema de las responsabilidades "democráticas", recomienza la sofocación.
Más aún: se la desea; se la realiza en virtud de las leyes de la belleza. Se acaba de crear la religión del camino de los asnos.

El movimiento partió de Alemania como consecuencia de una obra de Camillo Sitte sobre el urbanismo, obra llena de arbitrariedad: glorificación de la línea curva y demostración especiosa de sus bellezas incomparables. De ello daban prueba todas las ciudades de la Edad Media; el autor confundía el pintoresquismo pictórico con las reglas de vitalidad de una ciudad. Alemania ha construido recientemente grandes barrios de ciudad basándose en esta *estética* (porque de estética se trataba, únicamente).
Equivocación espantosa y paradójica en los días del automóvil. "Tanto

mejor, me decía un gran edil —uno de esos que dirigen la elaboración del plan de extensión de París— ¡los autos no podrán circular más!"

Ahora bien, una ciudad moderna vive de la recta, prácticamente: construcción de inmuebles, de desagües, de canalizaciones, de calles, de veredas, etc. La circulación exige la recta. La recta también es saludable para el alma de las ciudades. La curva es ruinosa, difícil y peligrosa: paraliza.

La recta está en toda la historia humana, en toda intención humana, en todo acto humano.

Hay que tener la valentía de contemplar con admiración las ciudades rectilíneas de América. Si el esteta hasta ahora se ha abstenido, el moralista, en cambio, puede demorarse más tiempo de lo que parece a primera vista.

La calle curva es el camino de los asnos, la calle recta es el camino de los hombres.

La calle curva es consecuencia de la arbitrariedad, del desgano, de la blandura, de la falta de contracción, de la animalidad.

La recta es una reacción, una acción, una actuación, el efecto de un dominio sobre sí mismo. Es sana y noble.

Una ciudad es un centro de vida y de trabajo intensos.

Un pueblo, una sociedad, una ciudad despreocupados, que se dejan llevar por la blandura y pierden la contracción, pronto quedan disipados, vencidos, absorbidos por un pueblo, una sociedad que actúan y se controlan.

Así es como mueren las ciudades y cambian las hegemonías.

El ángulo recto es el útil necesario y suficiente para actuar, puesto que sirve para fijar el espacio con un rigor perfecto.

II El Orden

La casa, la calle, la ciudad son puntos de aplicación del trabajo humano; deben estar en orden, sino se oponen a los principios fundamentales que tenemos como eje; en desorden, nos hacen frente, nos traban, como nos trababa la naturaleza ambiente que combatimos, que combatimos todos los días.

Si doy la impresión de intentar derribar puertas abiertas (tal me han hecho decir a propósito de mi libro *Vers une architecture*, 1923), esto se debe a que también aquí (urbanismo) grupos poderosos, que ocupan puntos estratégicos en el campo de batalla de las ideas y del progreso, han vuelto a cerrar esas puertas, movidos por un espíritu de reacción, por un sentimentalismo desubicado, peligroso y criminal. Con un velo tejido de argucias, procuran ocultarse (de sí mismos y de los demás) del aporte de los milenios, sustraerse a la fatalidad o al determinismo de las cosas y de los acontecimientos humanos. La *marcha hacia el orden*: de esto se quiere hacer el titubeo del niño llorón o la monomanía de espíritus mezquinos. Así, el señor Léandre Vaillat me denunciaba en *Le Temps* ¡como un agente de intoxicación, como un *alemán* para decirlo todo!

"...Y no dejaré de replicarles (a los arquitectos que respondieran que ya es hora de obedecer la lógica) que el corazón tiene razones que la razón no conoce. Posiblemente las satisfacciones de orden abstracto no bastan para nuestra felicidad; existe en nosotros una imperiosa necesidad de ilogismo, de fantasía, de gracia: Una ciudad perfecta, una aldea modelo nos dejarían boquiabiertos..."
"No carece de importancia insistir en esto, después del último Salón de Otoño; los razonamientos del señor Le Corbusier sobre la Ciudad futura se han abierto paso; revistas, diarios, algunos de mis colegas parecen intoxicados por esta seducción de las ideas que no siempre llega —¡ay!— a ser una seducción de realidad; los infortunados no parecen distinguir lo que diferencia la vida de la abstracción, el

plano de un viejo edificio *francés*, tan espiritual, tan justo en su circulación, y el plano *alemán* tan monótono". *(Le Temps*, 12 de mayo de 1923).[1]

Luis XIV y el Louvre, y Le Nôtre y las Tullerías, los Inválidos y Versalles, y los Campos Elíseos y todos los jardines "a la francesa", ¡todo alemán y obra de alemanes! Para empezar, no se debería hablar de alemanes ni de tonkineses cuando se trata de las realizaciones del espíritu. Y si el señor Léandre Vaillat que detenta en *Le Temps* (diario solemne) una columna de urbanismo (solemne en esta hora de crisis) estuviera informado sobre los considerandos de sus juicios, sabría que la historia latina, y particularmente la francesa, es toda de líneas rectas, y que las curvas, desde siempre, se hallan más bien en Alemania y los países del Norte (el barroco, el rococó, el gótico desarticulado, hasta el trazado de las ciudades modernas). El señor Léandre Vaillat y aquellos a quienes él rodea con su simpatía, adoran y practican en urbanismo la línea curva que no está en el pasado francés, en tanto que desde hace veinte años es la típica manifestación alemana. El diario *Le Temps* (órgano solemne) proporciona, mediante el señor Léandre Vaillat, hombre encantador y quisquilloso de menudas sensaciones arquitectónicas, falsa información.

Afirmamos que el hombre, funcionalmente, practica el orden, que sus actos y sus pensamientos están regidos por la recta y el ángulo recto; que la recta le es un medio instintivo y que es para su pensamiento un elevado objetivo.
El hombre, producto del universo, integra, desde su punto de vista, el universo; procede de sus leyes y ha creído leerlas; las ha formulado y erigido en un sistema coherente, estado de conocimiento racional sobre el que puede actuar, inventar y producir. Este conocimiento no lo pone en contradicción con el universo sino que lo pone en armonía; de modo que tiene razón de actuar así: no podría hacerlo de otro modo. ¿Qué ocurriría si, imaginando un sistema perfectamente racional, pero en contradicción con las leyes de la tierra, tratara de pasar del rigor teórico a

[1] En principio, evito citar a un autor por temor a traicionar su pensamiento. Aquí, no obstante, resalta claramente lo que me parece constituir la doctrina del señor Léandre Vaillat y de tantos otros aterrorizados por el hecho puro; esta doctrina es "la vida"; la vida múltiple, innumerable, con dos máscaras, con cuatro máscaras, lo podrido, lo sano, lo claro, lo confuso; lo exacto y lo arbitrario, lo lógico, el buen Dios y el buen diablo; todo mezclado; se lo vierte en una vasija, se revuelve y se sirve bien caliente; etiqueta sobre la vasija: "la Vida". Con eso, se puede estar seguro de ser un hombre vivo, múltiple, innumerable.

la aplicación en el mundo ambiente? Sería la brusca parada al primer paso. La naturaleza se presenta ante nuestros ojos en forma caótica: la bóveda celeste, el perfil de los lagos y los mares, la silueta de los montes. El sitio que tenemos ante nuestros ojos, cortado y recortado, con lejanías turbias, sólo es confusión. Nada tiene el aspecto de las cosas de que nos rodeamos, habiéndolas creado. Vista por nosotros a boca de jarro, la naturaleza sólo es aspecto accidental.

El espíritu que anima la naturaleza es un espíritu de orden; aprendemos a *saberlo*. Diferenciamos lo que vemos de lo que aprendemos o sabemos. La labor humana está regida por lo que sabemos. Rechacemos, pues, el aspecto de las cosas para adherirnos a lo que las cosas son.

Tal persona que estoy mirando me propone una masa fragmentaria, arbitraria; mi noción del hombre no es lo que veo en este instante sino lo que sé de él. Si me muestra su cara, no le veo la espalda; si extiende una mano hacia mí, ya no discierno los dedos ni el brazo; pero sé cómo es su espalda y que tiene cinco dedos y dos brazos de forma definida y concorde con funciones precisas.

La ley de la gravedad parece resolvernos el conflicto de las fuerzas y mantener en equilibrio el universo; en virtud de ella tenemos la vertical. En el horizonte se dibuja la horizontal, huella del plano trascendente de la inmovilidad. La vertical hace con la horizontal dos ángulos rectos. Sólo hay una vertical y una horizontal; se trata de dos constantes. El ángulo recto es como la integral de las fuerzas que mantienen el mundo en equilibrio. Sólo hay un ángulo recto pero existe el infinito de todos los demás ángulos; el ángulo recto tiene, pues, derechos sobre los otros ángulos: es único, es constante. Para trabajar, el hombre tiene necesidad de constantes. Sin constantes ni siquiera podría dar un paso después de otro. El ángulo recto es, puede decirse, el útil necesario y suficiente para actuar, puesto que sirve para fijar el espacio con un rigor perfecto. El ángulo recto es lícito, más aún, forma parte de nuestro determinismo, es obligatorio. He aquí, señor Léandre Vaillat, con qué sofocarlo. Y diré más, plantearé este problema: mirad en torno vuestro y hasta más allá de los mares, y en el tiempo a través de los milenios; decidme si el hombre ha procedido sobre otra base que el ángulo recto y si hay en torno vuestro otra cosa que ángulos rectos. Este examen es necesario: hacedlo y que así quede fijada al menos una base para la discusión.

En la naturaleza caótica, el hombre para su seguridad se crea un ambiente, una zona de protección que esté en armonía con lo que él es y con lo que

piensa; necesita puntos de referencia, plazas fuertes en cuyo interior se sienta seguro; necesita de cosas de su determinismo. Lo que hace es una creación que se opone tanto más al medio natural cuanto más cerca del pensamiento está su objetivo y cuanto más alejado, más liberado del cuerpo. Puede decirse que mientras más se alejan las obras humanas de la aprehensión directa, más tienden a la pura geometría; un violín, una silla que tocan nuestro cuerpo son de una geometría disminuida, pero la ciudad es de pura geometría. Libre. el hombre tiende a la pura geometría. Hace entonces lo que se denomina orden.

El orden le es indispensable, sino sus actos serían sin cohesión, sin consecuencia posible. Esto les añade, les confiere la idea de excelencia. Más perfecto es el orden, más a sus anchas se siente, más seguro. Dispone en su espíritu construcciones basadas sobre este orden que le es impuesto por su cuerpo; y crea. La obra humana es un ordenamiento. Vista desde el cielo, aparece sobre la tierra en figuras geométricas. Y si construimos, sobre los montes más abruptos, un camino que asciende a un collado, también esta es una clara función geométrica y su trocha una exactitud en el tumulto circundante.

En los grados más elevados de la creación, tendemos al orden más puro; he ahí la obra de arte. ¿Cuál es la etapa cubierta, de clasificación y apreciación, entre la choza del salvaje y el Partenón? Si la obra está en orden, perdura a través del tiempo, permanece en los espíritus como objeto de admiración. Se trata de la obra de arte, creación humana que ya nada tiene de los aspectos de la naturaleza pero que tiene con ésta leyes comunes. Una vez más, señor Léandre Vaillat, he aquí otros motivos para llevarle a los confines del horror. Vuestro amor cristiano a las cosas torcidas y desquiciadas sufre ante este cristal que me gustaría hacer resplandecer. No es usted el único que desea que sigamos fieles a rediles de trianones apolillados. Con todos los que piensan como usted, volvemos al urbanismo, pues ustedes y sus negociaciones llevarían a la ruina las ciudades y los países y la patria; puesto que nos sustraerían de nuestro medio y nos harían morir. El hombre zapa y corta en la naturaleza. Se opone a ella, la combate y se instala en ella. ¡Labor pueril y magnífica!

Siempre la ha llevado a cabo; y así ha construido sus casas y sus ciudades. El orden humano, geométrico, reina en ellas, siempre ha reinado, ha marcado las grandes civilizaciones, ha dejado los jalones deslumbrantes que constituyen nuestro orgullo y siguen siendo nuestros admonitores.

Sus calles torcidas, sus techos torcidos son pereza y fracaso. No exalte en

sus grandes diarios, con destino a quienes no están armados para fiscalizar, los vicios y los fracasos.

La ciudad lacustre prehistórica, la choza del salvaje, la casa y el templo del egipcio, Babilonia, cuyo recuerdo es sinónimo de magnificencia; Pekín, la ciudad china de gran cultura, muestran por una parte el ángulo recto y la recta asociados irremediablemente a todo acto humano (el hombre, al crear su instrumental y perfeccionarlo admirablemente, parte prácticamente del ángulo recto y llega idealmente al ángulo recto), y por otra parte, testimonian el espíritu que llega a los confines de su potencia, de su grandeza, expresándose mediante el ángulo recto, perfección evidente y prueba al mismo tiempo, sistema admirable y perfecto, único, constante, puro, capaz de asociarse a la idea de gloria, victoria de los tiranos, a la idea de toda pureza, célula de las religiones.
París, magma peligroso de multitudes acumuladas, precipitadas, anexadas, campamento secular de los gitanos de todas las grandes rutas del mundo; París, sede de un poderío, hogar de un espíritu que quiere iluminar al mundo; París zapa y corta en su matorral y con sus heridas tiende hacia un ordenamiento, a las rectas y los ángulos rectos, organización necesaria para su vitalidad, para su salud, su duración, ordenamiento indispensable para la expresión de su espíritu que quiere sea claro y de belleza.

Si se contempla desde el aire la tierra tumultuosa y fragosa, se ve que el esfuerzo humano es idéntico a través de todos los siglos y en todos los aspectos.
Los templos, las ciudades, las casas, son células de aspecto idéntico y de dimensiones en escala humana. Puede decirse que el animal humano es como la abeja, un constructor de células geométricas.
Digamos desde ya que en los últimos cien años, sumergidos en la gran ciudad por una invasión súbita, incoherente, precipitada, imprevista y aplastante, apremiados y desmontados, nos hemos abandonado, no hemos actuado más. Y el caos ha llegado con sus fatales consecuencias. La gran ciudad, fenómeno de fuerza en movimiento, es hoy una catástrofe amenazadora, por haber dejado de estar animada por un espíritu geométrico.

Desbordante, pasando por encima de las voluntades, formado por las capacidades propias de los pueblos, el sentimiento es un logro y se torna imperativo; ordena, conduce: fija la actitud y la profundidad de las cosas.

III El Sentimiento Desborda

Los bárbaros habían pasado, se habían establecido sobre las ruinas, y sus masas innumerables iniciaban en todos los países de Europa la vida ruda y el ascenso lento de los pueblos. De la antigüedad sólo quedaban los poderosos vestigios de las construcciones romanas.
De la carreta ambulante, habrá que pasar al templo y a la ciudad. El cemento romano ha conservado las grandes cúpulas, las bóvedas de cañón, las bóvedas monolíticas de las que una mitad se ha desplomado en el incendio pero cuya otra mitad permanece suspendida en el vacío. He aquí el modelo: ¡el hirsuto carretero del norte se halla ante la cultura antigua! Para sus edificios adoptará el modelo tal cual es. Uno no llega de igual a igual, cuando se es un salvaje, al fruto exótico de la civilización de los otros. Y vamos a verlo. El hombre nunca copia, no puede hacerlo, pues esto sería contrario a las normas naturales. El fruto de una civilización madura al término de la realización de todos los medios técnicos; los medios técnicos son la lenta suma de un esfuerzo constructivo de la razón; de cero se ha ascendido hasta X, pasando con reveses y éxitos por 1, 2, 3 y 4, etc.; se trata del capital mismo de una sociedad, acumulado y que constituye, por tanto, el alimento de un espíritu así determinado y que pretende irradiar, colocarse en el cuadro de honor de las épocas de la tierra. Se trata entonces de ese sentimiento de las cosas arraigado en profundas bases adquiridas y que ha sido designado con el nombre de cultura. En ciertos momentos, la agudeza de este sentimiento es tal, su decantación es tan lograda, su cristal tan puro, que una frase basta para proyectar luces: cultura griega, cultura latina, cultura occidental, etcétera.
No se saquea en el patrimonio de nadie. Nunca se ha visto un ciprés instalarse brutalmente, con sus 50 metros de alto, en medio de las encinas; nunca se ha visto sino un grano minúsculo y que ha puesto doscientos años para hacer un hermoso árbol. La cultura no se sorbe ávidamente en los

manuales o en el saqueo de las ciudades; nos impone siglos de esfuerzos. Así, para comenzar, los carreteros hirsutos del Norte que quisieron copiar la antigüedad, partieron como pobres ingenuos de lo que veían pero no de lo que sabían. Partieron del Panteón que les parecía que estaba bien; y sus mezquinas copias se desplomaron. No onocían el cemento romano; no tenían medios, instrumental. Se desalentaron y dejaron sus útiles hacia el año 1000, decididos a no hacer nada más. Si el clero ya no dispuso de su labor, dispuso al menos de sus riquezas: se esperaba el fin del mundo... que no llegó. Entonces, razonablemente, se plantó la semilla de "saber" y los siglos agregaron las otras. Se crearon los medios técnicos, se conquistó el instrumental, y mediante esta sana disciplina el pensamiento agregó sus conclusiones a las obras de la razón. Un sentimiento nació virgen y puro, lícito y auténtico. ¡En 1300 se hizo la catedral!

¡Hermosa aventura! Del Panteón [1] se llegó a la catedral, con la cultura antigua se hace la Edad Media.

Así es como se elevan las culturas: sobre el esfuerzo personal; ingestión, digestión. Cuando se ha digerido, se ha adquirido un sentimiento de las cosas. Y este sentimiento se halla nutrido por lo que se ha ingerido. No se saquea cuando se trata de las obras del espíritu.

Desbordante, pasando por encima de las voluntades, formado por las capacidades propias de los pueblos, el sentimiento es un logro y se torna imperativo; ordena, conduce: fija la actitud y la profundidad de las cosas. Se parte del Panteón; pero no, ¡artificio! Se llega a la catedral. Cultura antigua, Edad Media.

Edad Media. El bárbaro está adentro y tiende hacia una cultura. 1300 no es un fin, el bárbaro está demasiado cerca. El camino continúa. Nosotros, nosotros estamos en el camino y querríamos cubrir una etapa.

El sentimiento desborda.

El sentimiento es un imperativo categórico al que nada se resiste. El sentimiento —suerte ambigua de ciertas palabras— es precisamente lo que no se siente, no se mide. Es innato, violento; empuja, actúa. Con más modestia podría llamárselo intuición.

Pero la intuición, más allá de las estrictas manifestaciones del instinto, puede definirse, para tranquilizarnos, sobre la base de elementos racionales; y bien podría decirse que *la intuición es la suma de los conocimientos*

---

1 Tomo el Panteón como símbolo de la construcción romana.

adquiridos. (Asimismo, podría decirse del instinto que es la suma secular de los conocimientos adquiridos.)

Henos aquí sobre el terreno firme y en un medio en que podemos orientarnos y dirigir nuestros actos.

Si la intuición es la suma de los conocimientos adquiridos (que pueden remontarse mucho, atavismo, legado secular, etc.), el sentimiento es entonces una emanación de las adquisiciones registradas. El sentimiento tiene razones en su base; es un hecho racional, es, en síntesis, *lo que se merece*: a cada cual según su trabajo.

No se roba un sentimiento.

Teniendo que precisar para reunir en sólido haz los medios que la época pone entre nuestras manos —el instrumental con que vamos a intentar preparar una obra—, prestaremos atención al sentimiento que, sobrepasando nuestras faenas minuciosas, precisas y cotidianas, las conduce hacia una forma ideal, hacia un estilo (un estilo es un estado de pensamiento), hacia una cultura — innumerables esfuerzos de una sociedad que se siente pronta para fijar una actividad nueva, después de uno de los más fecundos períodos de preparación que haya conocido la humanidad.

La cultura se manifiesta por la adquisición de conciencia de los medios de que se dispone, mediante una selección, una clasificación, mediante una evolución. Tal clasificación establece la jerarquía de los sentimientos, determina por consiguiente la selección de los medios provocadores de esos sentimientos.

Es natural que, buscando la felicidad, nos esforcemos por alcanzar un sentimiento de equilibrio. Equilibrio = calma, dominio de los medios, lectura clara, orden, satisfacción del espíritu, medida, proporción, en verdad: creación. El desequilibrio revela un estado de lucha, de inquietud, de dificultades no resueltas, de sojuzgamiento, de indagaciones, estado inferior y anterior, preparatorio. Desequilibrio: estado de fatiga. Equilibrio: estado de bienestar.

Podemos hacer la siguiente clasificación: a) el animal humano, primate con su sagacidad de animal, su olfato, su instinto (que es, por otra parte, algo ancestral) crea para sí un estado de equilibrio primario inferior, pero perfecto en sí mismo. Así, se ve al salvaje emplear las formas puras de la geometría porque instintivamente se pone bajo la ley universal de la que nada procura comprender, pero a la que no procura sustraerse.

b) Los pueblos que están marchando hacia una cultura (¿movidos por qué fuerza?) y emergiendo de su vida animal, se ponen en desequilibrio en virtud de los saltos sucesivos por los cuales, poco a poco, adquieren las certidumbres que forman el juego del pensamiento. El camino es áspero; tiene puntos de conocimiento, pero a su lado hay abismos de lo desconocido, de tentativas aventuradas y fracasos. Y este esfuerzo, con sus exuberancias y lagunas, excesos y carencias, su falta de equilibrio, la ausencia de medida y proporción, los fatiga.

c) Los momentos de apogeo se dan en el instante en que todos los medios han sido tentados, en que el instrumental perfeccionado asegura la ejecución perfecta de iniciativas razonables. Surge tranquilidad de la potencia adquirida y que se regula. El espíritu construye en la serenidad. El tiempo de lucha ha pasado. He aquí el de la construcción. Y cuando construimos en nuestro espíritu, apreciamos y medimos, reconocemos lo mejor; proporcionamos. En la masa de las formas, cuyo arduo contraste acabamos de hacer, operamos la elección de las más puras formas. El espíritu nos lleva a la geometría. Nuestras creaciones no son fatigosas, titubeantes: son formales y puras. Al estado de fatiga sabemos apartarlo. Creamos formas condicionadas que tienen un centro, una geometría; tendemos a las satisfacciones superiores, desinteresadas, por el espíritu matemático que nos anima. Creamos fríamente y puramente. He aquí las épocas que se designan con el nombre de clásicas.

Fisiología de las sensaciones: estado de quietud,
estado de fatiga.

Todo lo que procede del hombre, creaciones de su mano, creaciones de su espíritu, se expresa mediante un sistema de formas que es el calco del espíritu que ha dictado su construcción. Así pueden clasificarse por formas los estados de civilización: la recta y el ángulo recto trazados a través de la maraña de dificultades e ignorancia, son la manifestación clara de la fuerza y de la voluntad. Cuando reina la ortogonal, se está ante las épocas de apogeo. Y uno ve como las ciudades se desembarazan de sus calles embarulladas, tendiendo hacia la recta y extendiéndola lo más posible. El hombre que traza rectas demuestra que ha recobrado el dominio de sí mismo, que ingresa al orden. La cultura es un estado de espíritu ortogonal. No se crean rectas deliberadamente. Se llega a la recta cuando se tiene fuerza bastante, firmeza bastante, armas bastantes y lucidez bas-

tante para querer y poder trazar rectas. En la historia de las formas el momento de la recta es un logro; tiene por detrás y dentro todas las arduas faenas que han permitido esta manifestación de libertad.

Definición del sentimiento moderno:
Nuestra cultura moderna conquistada por Occidente hunde sus raíces en la invasión que apagó la cultura antigua. Conoció el revés del año 1000 y luego se fue levantando lentamente a lo largo de diez siglos. Con un primer instrumental de admirable ingeniosidad, inventado por la Edad Media, escribió momentos de gran claridad en el siglo XVIII. Luego, el siglo XIX fue el más asombroso momento de preparación que haya conocido la historia. Establecidos los principios fundamentales de la razón por el siglo XVIII, el XIX, en una obra magnífica, se hundió en el análisis y la experimentación y creó un instrumental completamente nuevo, formidable, revolucionario y revolucionador de la sociedad. Herederos de esa labor, percibimos el sentimiento moderno y sentimos que una época de creación se inicia. Felices, en posesión de medios más eficaces que nunca, nos empuja imperativamente un sentimiento moderno.
Este sentimiento moderno constituye un espíritu de geometría, un espíritu de construcción y de síntesis. La exactitud y el orden son sus requisitos. Disponemos de tales medios que para nosotros la exactitud y el orden son posibles; y el trabajo intenso que nos ha dado los medios de realización ha creado en nosotros ese sentimiento que es una aspiración, un ideal, una tendencia implacable, una necesidad tiránica. Esto constituirá la pasión del siglo. ¿Con cuánto asombro consideramos los embates espasmódicos y desordenados del romanticismo? Período de repliegue en un esfuerzo de análisis que provocaba erupciones de volcanes. Ya no hay erupciones, casos personales extremos. La amplitud de nuestros medios nos impulsa hacia lo general, a la apreciación del hecho límpido. Antes que al individualismo, producto de fiebre, preferimos lo trivial, lo común; preferimos la regla a la excepción.
Lo común, la regla, la regla común, nos parecen las bases estratégicas del camino hacia el progreso y hacia lo bello. Lo bello general nos atrae y lo bello heroico nos parece un incidente teatral. Preferimos Bach a Wagner y el espíritu del Panteón al de la catedral. Queremos la *solución* y contemplamos con inquietud los abortos, aunque sean grandiosamente dramáticos.
Contemplamos con entusiasmo el ordenamiento lúcido de Babilonia y fes-

tejamos el claro espíritu de Luis XIV; señalamos esta fecha con una piedra miliar y estimamos que "le Grande Roy" fue, después de los romanos, el primer urbanista de Occidente.

Vemos pulular en el mundo potencias enormes, industriales y sociales; percibimos, salidas del tumulto, aspiraciones ordenadas y lógicas y las sentimos coincidir con los medios de realización que poseemos. Nuevas formas nacen; el mundo crea una nueva actitud. Los antiguos vestigios se desploman, se agrietan, trastabillan. Su eminente caída puede apreciarse por la manera en que tratan de asirse al nuevo movimiento, en su afán por sobrevivir y sofocar un empuje perjudicial para su conservación. La fuerza de la reacción descubre la fuerza de la acción. Un estremecimiento inefable sacude todas las cosas, descompone la vieja máquina, impulsa y orienta el esfuerzo de la época. Una época nueva comienza y nuevos hechos sobrevienen.

Y para comenzar, el hombre tiene necesidad de una morada y de una ciudad. La morada y la ciudad resultarán del nuevo espíritu, del sentimiento moderno, fuerza irreversible, desbordante, fuera de todo control, pero resultante del lento trabajo de nuestros padres.

Es un sentimiento nacido de la más ardua labor, de las investigaciones más racionales; es "un espíritu de construcción y de síntesis guiado por una concepción clara".

Esto decepciona a primera vista, pero después de reflexionar alienta y da confianza: las grandes obras industriales no exigen grandes hombres.

IV Perennidad

Esto decepciona a primera vista, pero después de reflexionar alienta y da confianza: las grandes obras industriales no exigen grandes hombres. Se llevan a cabo como se llena el tonel bajo la lluvia, gota a gota, y quienes las ejecutan son grandes como gotas y no como torrentes. No obstante, la obra es magistral, devastadora como el torrente; el torrente está fuera de los individuos que en él se esfuerzan. El torrente está en el *hombre,* no en los personajes. Las obras industriales de la época que nos conmueven tanto en la actualidad, son ejecutadas por personas plácidas, modestas, de ideas limitadas, positivas; por ingenieros que hacen sumas sobre papel cuadriculado, que representan las fuerzas de la naturaleza mediante α y β, retorciéndolas en ecuaciones, que sacan plácidamente el cursor de su regla de cálculo y en él leen cifras banales y de la determinación más fatal; que van, sí, ellas, a llevarnos, a los que tenemos un poeta adentro, a los confines del entusiasmo y a emocionarnos. Esto es verídico, comprobado todos los días, irrefutable. Y es muy engañoso.

Es que hay que saber diferenciar el producto de la razón del producto de la pasión. De hecho, siempre existe alguna pasión en un hombre razonable; y esa pasión la pondrá, sin saberlo, el hombre archirrazonable al mover el cursor de su regla de cálculo; pero no es nada más que una pasioncilla de nada. La pasión es lo que nos impulsa a movimientos que no son los de la razón, pasión de hielo o pasión hirviente, pasión meticulosa o pasión desbordada; es el potencial sentimental lo que, al final, decide la existencia de los hombres y la emoción definitiva de las cosas. Pues estamos de tal modo condicionados que, mediante el conocimiento, sobrevolaremos siempre las últimas adquisiciones de la razón: la razón es una contabilidad abierta hacia el infinito en que se suman los plazos sucesivos; no hay un grano de mijo que no se sume; los individuos mueren y la adición prosigue. En cuanto a la pasión humana, es constante desde que el hombre

es hombre; se extiende entre el nacimiento y la muerte; su extensión está limitada por un arriba y un abajo que vemos constantes a través de las edades. He ahí el instrumento de medida que juzga sobre la perennidad de las obras humanas.

La labor de la razón se suma sin fin. su curva es ascendente; crea el *instrumental.* Es lo que se llama el progreso. Los sentimientos de la pasión son constantes: son bajos o elevados entre dos cotas que los milenios no han cambiado. Se puede arriesgar la hipótesis de que las grandes obras emotivas, obras del arte, nacen de la integración feliz de la pasión y el conocimiento.

En general, los hombres, como los dientes de una máquina, parecen seguir un camino trazado puntualmente. Su trabajo es regular, determinado dentro de límites poco extensos; su horario es implacable, exacto; el año se divide en meses: el sueldo; en semanas: el domingo; en días: el sueño. Las horas son idénticas. Empero hemos tenido a Landru y Soleilland; pese a lo cual, cuántos esplendores morales tan admirables como ocultos. El hombre ejecuta su trabajo regular, sus sumas; pero una llama ínfima o una brasa lo anima: la vida sentimental. Ella es la que guía su destino, fuera del producto de su labor, de la calidad de esa labor. Toda labor se suma impasiblemente pacífica, grano de mijo y de gran peñasco magnífico; la curva aumenta la extensión de su cremallera de funicular. Pero las pasiones hacen la guerra, matan o glorifican, carrera desbocada hacia la felicidad: lucha, substracción, desastre o dominación.

En general, nos hallamos con nuestras pasiones como el vino en un tonel que se traslada: no sabemos en qué mesa nos servirán. Las grandes obras de la humanidad se llevan a cabo, cada vez más audaces, e incluso con una temeridad pasible de la cólera de los dioses. Suma, regla de cálculo, papel cuadriculado, calma beocia.

Lo veremos más tarde, al estudiar "nuestros medios", mediante un ejemplo claro. *Embrollo de los destinos mediocres,* por una parte; por otra parte, *rigor de la labor que se orienta perfectamente regulada hacia las realizaciones imponentes.* La cosa es muy complicada.

He ahí al poeta que juzga y discierne la perennidad de las obras, ya que está en las antípodas de las sumas y sigue la curva ondulada de las pasiones. Más allá de los fines utilitarios escruta lo imperecedero: el *hombre.* El ingeniero es una perla, por supuesto; pero en el collar sólo ve y conoce a las dos perlas *vecinas,* investigación reducida que va de la causa inmediatamente anterior al efecto inmediatamente resultante. Ahí está el buen

ingeniero, un ser dijo. El poeta ve todo el collar: ve a los individuos con su razón y su pasión; tras ellos, descubre la *entidad hombre.*
Dicha entidad puede ser perfeccionada; no existe ninguna razón teórica para que no llegue a ser sublime.
Este divino, este imperecedero, se ha manifestado muchas veces y ha dejado jalones en los que reconocemos todavía al Dios deseado: imágenes de los dioses negros, imágenes de los dioses egipcios, los Partenones, las grandes músicas...
He ahí lo que cuenta realmente, lo que dura.
Hasta aquí (siglo XIX) el instrumental era tan precario, tan lejos de la perfección, que no podía acaparar la atención en detrimento de la pasión; ésta se ofrecía como un fenómeno de otro modo atrayente. Una gran revolución se ha producido, primera en los anales de la humanidad y que ha trastornado nuestro equilibrio; que ha pisoteado nuestras alegrías, que ha dejado en nosotros la amargura de las cosas perdidas, la inquietud de un porvenir todavía inadvertido. Henos aquí súbitamente provistos de un instrumental fabuloso, tan poderoso, tan brillante que perturba el orden de nuestras admiraciones y pone en peligro de comprometer las jerarquías seculares. Demasiados acontecimientos magníficos nos asaltan en demasiado poco tiempo: las bases de nuestros juicios titubean; podríamos inclinarnos a una transposición de los valores que muy posiblemente nos haría objetos de irrisión. Henos aquí a la expectativa: ¿razón? ¿pasión? Dos corrientes. dos individuos que se oponen; uno mira hacia atrás, el otro hacia adelante; un poeta se enerva entre ruinas, pero bien podría ser que el otro fuera asesinado.
Dejemos a los esclavos con su pasado, pero para aquellos que están alertas al hecho contemporáneo, el deslumbramiento es demasiado grande. Arrancan el hombre a su obra, deifican la cifra. Es la edad del acero y el acero reluciente fascina. Se decreta la belleza de la máquina como si fuera la nueva codificación de perennidad. Así vamos hacia el error. Procuraré llevar a cabo un breve razonamiento para demostrarlo y dar en seguida la prueba de la marcha alentadora y segura del trabajo humano, y decir después del "es muy desengañador" un "es muy alentador".
Procuremos juzgar la belleza mecánica. Si pudiera admitirse que la belleza mecánica fuera de *pura razón,* indudablemente la cuestión podría ser resuelta claramente: la obra mecánica sería perecedera. Toda obra mecánica sería más bella que la que la precedió, sería eclipsada por la que la sucederá. Así, una belleza efímera que pronto cae en el ridículo. Pero,

prácticamente, no es esto lo que ocurre: la pasión interviene en todo el rigor del cálculo. Un ingeniero calcula la sección de una viga; el examen de los esfuerzos que soporta le proporciona el momento de flexión, el momento de resistencia y, por último, el momento de inercia. Pero el momento de inercia es un producto que a su voluntad actúan la altura y el ancho de la viga. *Escoge entonces una altura* cuya única razón a menudo es la de agradarle; y de ésta se desprende el ancho. Intervención del individuo, de un gusto, de un sentimiento, de una pasión: la viga es pesada o esbelta. Extended el mismo hecho a obras más vastas y comprobaréis la intervención de la pasión. Así, de dos máquinas con el mismo rendimiento, decís que una es más bella. Reconocéis por su estética la máquina francesa, la alemana, la americana. La máquina se pone a vivir, tiene rostro y alma, su factor de caducidad disminuye al mismo tiempo que el problema se extiende más allá del cálculo a secas. Entonces puede inscribirse en ella la edad que el tiempo le acordará. La locomotora espumante, potro encabritado que suscitaba el lirismo precipitado de Huysmans, sólo es herrumbre entre la chatarra de desecho. El auto del próximo Salón hace que Citroën liquide muy por anticipado su chasis que causa furor. Pero el acueducto romano ha perdurado, el Coliseo todavía es piadosamente preservado, el *Pont du Gard* ha sobrevivido. ¿Y durará la emoción que nos provoca el *Pont de Garabit* de Eiffel? Aquí no basta con un razonamiento, aquí se suspende el juicio que los siglos formularán; aquí no sabemos dónde comienza el misterio que rodea el porvenir de las obras industriales contemporáneas. Nuestros entusiasmos son grandes; muy a menudo tienen raíces sanas. Cuando la pasión de un hombre haya pasado, la obra se mantendrá en el tiempo.

Pero éste es un veredicto peligroso, pues; ¿soportaríase que los ingenieros empezaran a convertirse en hombres apasionados? Esto sería el peligro agudo. No, el instrumental no se desarrollaría más. Un ingeniero debe permanecer siendo un punto fijo, un hombre de cálculos, y su propia moral consiste en mantenerse dentro de la razón.

La razón individual sólo tiene aquí el derecho de encarnar el fenómeno colectivo. El fenómeno colectivo es el estado de ánimo de una época condicionado a lo general como lo está a lo particular, mediante los grandes movimientos sucesivos que educan, orientan o enseñan, producto inalterable, medio matemático emocionante, ya que da a la multitud un frente único y una pasión unánime. Mediante una contabilidad imperturbable se han inscrito los valores + y — de una época. Una forma de pensamiento

de aplicación general se ha establecido. Y las obras de cálculo, sin añadir nada, son arrastradas por esta pasión que es general y que entra en el calibre humano en que la entidad hombre mide sus altos y sus bajos.

Entonces, ante las obras de cálculo, enfrentamos un fenómeno de gran poesía; el individuo es irresponsable de ella; la adición de las células ha constituido el total necesario. Es el hombre que realiza sus fuerzas potenciales. Plataforma erigida por todos por encima de las labores mezquinas, estilo de una época.

Y esto es muy alentador. El hombre crea grandeza.

Llegan los individuos geniales que sobre esta plataforma elevada erigirán las obras imperecederas, imágenes de Dioses o Partenones.

La ciudad está hondamente arraigada en las regiones del cálculo. Los ingenieros, casi sin excepción, trabajan para ella. Así se construirá el instrumental de la ciudad. Será lo esencial para lo que es útil y, por consiguiente, perecedero.

Y a la ciudad le corresponderá hacerse permanente, lo que resultará de otras cosas que del cálculo.

Se tratará de la arquitectura, que es todo lo que está *más allá* del cálculo.

Hay que cuidarse de poner en marcha lentamente, solapadamente, lo opuesto de la alegría, la desesperación. ¡Las ciudades con desesperación! ¡La desesperación de las ciudades!

V Clasificación y Selección
(Examen)

"A la ciudad le corresponderá hacerse permanente, lo que depende entonces de otras cosas que del cálculo. Será la arquitectura, que es todo lo que está más allá del cálculo."

Esprit Nouveau, nº 20.

Entremos en el hecho objetivo de la ciudad y tracemos por el momento el círculo de las impresiones visuales, de las sensaciones ópticas, y veamos lo que resulta de esto en cuanto a la fatiga y el bienestar, en cuanto a la alegría o la postración, en cuanto al ennoblecimiento y el orgullo o la indiferencia, el hastío y la rebelión.

La ciudad es un torbellino; hay que clasificar sus impresiones, reconocer sus sensaciones y seleccionar métodos curativos y benéficos.

Ocupémonos de la vista; queden para después el oído, los pulmones y las piernas. El ojo ve, el cerebro registra, el corazón palpita; fenómenos sincrónicos que afectan a todos, a la bestia y al hombre superior.

Después de este examen de la cosa que nos aprieta los músculos y agita nuestro corazón, adoptaremos una decisión capital: pondremos *por encima* de lo que constituye el *mecanismo* de la ciudad, lo que puede denominarse *el alma de la ciudad*.

El alma de la ciudad es lo que constituye el espectáculo inútil en cuanto a los gestos prácticos de la existencia, lo que sencillamente es poesía, y se trata de un sentimiento absoluto asociado a nuestro ser, estado estrictamente específico.

La mecánica de la ciudad sólo es un fenómeno de adaptación; uno se ajusta a la perfección cuando se ofrece; uno se adapta mal que mal a la incomodidad que pasa, como pasa —por otra parte— la perfección mecánica que mañana queda destronada. Al atribuir en la continuación de este estudio un sitio preponderante a la mecánica de la ciudad, queremos, empero, especificar que esta armonización mecánica se quede de este lado de las sensaciones profundas y definitivas asociadas a nuestro ser sensible, a la organización sentimental que detenta el secreto de nuestra felicidad o nuestro infortunio.

El urbanismo, preocupado por la felicidad o el infortunio, decidido a crear

la felicidad y a expulsar la desgracia, se presenta como una ciencia digna en este período de confusión; semejante preocupación, que origina tal ciencia, revela una evolución importante del sistema social. Evidencia, por una parte, la áspera e imbécil acción individual en pos de apetitos egoístas; tales acciones han constituido las grandes ciudades. Demuestra, por contraste, la reparación automática en la hora crítica; solidaridad, piedad, amor del bien que proyectan una voluntad poderosa hacia un objetivo claro, constructivo, creador. El hombre, en ciertos momentos, vuelve a ponerse a crear y esas son sus horas de felicidad.

Sufrimiento o placer

El cataclismo: Nueva York; los paraísos terrestres: Estambul.
Nueva York es emocionante, conmovedora. Los Alpes también, la tempestad también, una batalla también. Nueva York no es hermosa, y si estimula nuestras actividades prácticas, hiere nuestra sensación de felicidad.
Comprobación: dos sensaciones nos afectan, el malestar, el bienestar. El penúltimo capítulo (*El sentimiento desborda*) nos ha proporcionado dos esquemas: un estado de barbarie, un acto de clasicismo. Resultantes espirituales de una situación con reacciones fisiológicas, puede expresárselas del siguiente modo: un estado de malestar, un estado de bienestar. Cada vez que la línea sea rota, herida, entrecortada, sin ritmo regular, cuando la forma sea aguda, erizada, nuestros sentidos serán afectados penosamente, dolorosamente. Nuestro espíritu se atribulará ante este desorden, esta dureza, esta falta de cortesía; pensará en "bárbaro". Siempre que la línea sea continua, regular, y que las formas sean de apariencia llena, sin ruptura, condicionadas por una regla clara, nuestros sentidos serán acariciados; nuestro espíritu quedará encantado, liberado, fuera del caos, inundado de luz; pensará en "maestría", se elevará y sonreiremos.
Allí está la base: fisiológica, irrefutable. La ciudad nos sofoca con líneas quebradas; el cielo aparece recortado como dientes de sierra. ¿Dónde iremos a buscar sosiego?
En las ciudades artísticas vamos adonde las formas están concertadas, ordenadas alrededor de un centro, a lo largo de un eje.
Horizontales, prismas magníficos, pirámides, esferas, cilindros. Nuestro ojo los ve puros y nuestro espíritu embelesado calcula la precisión de su trazado. Serenidad y alegría.

Hacia el norte, las agujas espinosas de las catedrales sólo constituyen sufrimientos del cuerpo, drama de alma punzante, infierno y purgatorio.
Y bosques de abetos bajo la luz pálida y la niebla fría.
Nuestro cuerpo reclama sol.
Hay formas que arrojan sombra.

Sinfonía

Así como el paladar gusta la diversidad de un menú bien preparado, nuestros ojos están dispuestos para goces ordenados. Existen relaciones entre la calidad y la cantidad que hacen que las funciones se integren. No se concentre la vista siempre en el mismo sentido, pues se fatiga; llévense a cabo esas "rotaciones" del espectáculo que hacen que el paseo no sea fatigoso y somnoliento.
Detrás del ojo está esa cosa ágil y generosa, fecunda, imaginativa, lógica y noble: el espíritu.
Lo que se ponga ante el ojo, hará la alegría.
Multiplíquese esa alegría: es la adquisición plena alcanzada por un hombre tras el uso de todos sus dones. ¡Qué cosecha!
Máquina mágica que ponéis en movimiento; el conocimiento y la creación.
Sinfonías. Ser acariciado por formas, saber luego cómo son engendradas, en qué relación concertadas, cómo responden a una intención que se torna evidente, cómo se distribuyen en la colección que uno se ha constituido de imágenes escogidas. Medir, comparar con el espíritu, contemplar: incluso participar uno en los deleites del autor y en sus tormentos... Qué vamos a hacer en los peregrinajes a las ciudades artísticas sino alegrar nuestros sentidos y nuestro espíritu, sino reconocer ante testigos de piedra que el hombre es capaz de grandeza. Y a sentir en sí el regocijo que imparte esta certidumbre. Porque nuestras "pequeñas historias", nuestra comodidad, nuestro dinero, el pliegue de nuestro pantalón, todo eso palidece ante el regocijo de esta certidumbre: ¡sentir grandeza!
Hay que tener cuidado que no entre en acción lo opuesto a la alegría: la desesperación. Las ciudades con desesperación. ¡La desesperación de las ciudades! ¡Ay de ustedes, consejeros municipales, que han sembrado la desesperación en su ciudad! ¡Y cuánta hay, por desgracia!

La ciudad, con su ofrenda a los ojos, dispensa alegría o desesperación, nobleza, orgullo o rebelión, hastío, indiferencia, bienestar o fatiga.
Es una cuestión de elección de formas. Pero no se trata aquí de formas afectadas, de estilo Luis XIV, barroco o gótico, de una tripería retrospectiva de fósiles venerables.
La ciudad que viene tiene, *en ella,* una mecánica formidable, un toro poderoso, una fábrica de máquinas exactas e innumerables, un tifón preparado. Aquí se trata de las formas eternas de la pura geometría que envolverán con un ritmo que será nuestro, más allá del cálculo y cargado de poesía, la mecánica implacable que palpitará bajo ella.
El ojo puede ser atormentado o acariciado.
El alma puede ser extraviada o exaltada.
Problema de forma para incluir en las órdenes del día de los concejos municipales: "Adopción de decisiones relativas a la prohibición de ciertas formas maléficas y a la búsqueda de formas benéficas."

Aforismo turco: donde se construye, se plantan árboles.

....

Entre nosotros se sacan.

VI Clasificación y Selección
(Decisiones oportunas)

"A la ciudad le corresponderá hacerse permanente, lo que depende entonces de otras cosas que del cálculo. Será la arquitectura, que es todo lo que está más allá del cálculo."

Esprit Nouveau, nº 20.

Habiendo reconocido nuestras sensaciones, elijamos, para nuestra tranquilidad, métodos curativos y benéficos.

La ciudad es un torbellino, pero no obstante es un cuerpo que posee órganos clasificados y un contorno. De este cuerpo se puede comprender el carácter, la naturaleza, la estructura. El examen de una ciudad entra en el marco de las empresas científicas, siendo la masa suficientemente coherente para determinar su principio.
Por su situación geográfica, topográfica, su función política, económica, social, puede aprehenderse su línea de evolución: en su pasado, en su presente y en lo que fermenta en ella, puede estimarse la curva de su desarrollo. Estadísticas y curvas constituyen los a, b, c de una ecuación cuyas x e y pueden ser calculadas por anticipado con cierta aproximación. Por lo menos, el *sentido* de la solución será justo si, en la aplicación, la cifra tiene todas las posibilidades de ser modificada por movimientos inesperados. Este sentido importa; permite prever.
Prever, es todo lo que hace falta, pero también es lo indispensable y urgente. Podemos entonces, al adoptar las decisiones útiles, reservar las márgenes del mañana.

En su conjunto, el desarrollo de la ciudad, dependiente de un comando único (el concejo edilicio), dará una sensación de unidad, de coherencia — cosa tranquilizadora.
En detalle, este desarrollo que tolera el brote de células individuales (las casas), cada una de las cuales es un individuo, tiende a la incoherencia. Grave amenaza. Fatalidad probablemente inevitable y cuyos daños sólo podrán ser combatidos mediante los artificios que constituyen exactamente el papel de la arquitectura en el urbanismo. Así, por ejemplo, la agrupa-

ción de células en grandes familias del mismo género: así se hicieron la *Rue de Rivoli*, la *Place Vendôme*, la *Place des Vosges*, en París; las Procuracías en Venecia, la *Carrière* y *Stanislas* en Nancy, arreglos de rara calidad que colaboran expresamente a la satisfacción íntima de los habitantes, al brote lícito de un elevado sentimiento cívico y, además, a la buena fortuna de Thos. Cook and Co.

La situación se presenta, pues, así: previsión en el conjunto, amenazando forzosamente lo desconocido en los detalles.

Pero, si el detalle es toda la ciudad; el detalle es cien mil veces una casa, esto es, toda la ciudad.

Toda la ciudad está en el estado de sus células: ¡IMPREVISIBLE!

Si, en el transcurso de la recorrida de la ciudad, el espíritu aprecia la calidad o la ineficacia de las previsiones de conjunto, si reconoce trazados coordinados y sublimes, nuestra vista, en cambio, sometida a las limitadas capacidades de su campo visual, sólo ve una célula tras otra; un espectáculo entrecortado, deshilvanado, diverso, múltiple, cansador; el cielo está despedazado y cada casa propone, hasta en su contorno, un orden de cosas diferente. El ojo abrumado sólo siente fatiga y dolor, y los bellos trazados ya no incitan, después de esta derrota preliminar, sino a un espíritu atormentado, irritado, indispuesto.

He aquí el punto crítico sobre el que nos detiene el análisis de la ciudad: espectáculo de individualismo exacerbado, fatal, inevitable. Cansancio: ¡es una baraúnda! Falta y faltará la medida común, a menos que lleguen nuevos tiempos de disciplina, de prudencia, de unanimidad en el arte.

Sofrenemos un optimismo temerario y admitamos, en cambio, lo peor, que hoy es precisamente nuestro pan cotidiano.

Y decidimos:

Si una medida común ordenara todas esas células cosmopolitas, el desorden quedaría conjurado, el espectáculo se organizaría, la tranquilidad llegaría.

Si pudiera haber unidad en el detalle, el espíritu liberado consideraría, con vivo interés, la grandiosa disposición del conjunto.

He aquí, formulada, una conclusión ideal y precisa. Ya bajo Luis XIV había sido enunciada por el *Abbé* Laugier:

1º *Caos, tumulto en el conjunto.*

(Es decir, una composición rica en elementos de contrapunto, fuga, sinfonía).

2º *Uniformidad en el detalle.*

(Es decir, decoro, decencia, "alineamiento" en el detalle).

La *realidad presente* no nos proporciona el postulado 1; los ediles sólo trazan calles que eternamente son corredores.
Hace lo contrario de lo que reclama el postulado 2; estamos anonadados de detalles incongruentes.
Y los urbanistas-decoradores, amantes de verjas de hierro forjado, de tiendecillas dispares, etc., nos hunden todavía más en el error (a decir verdad, se anticipan a su hora que puede sonar —con un programa modificado— más tarde).
Las *realidades pasadas* se ajustan a los dos postulados en las ciudades denominadas "artísticas": Brujas, Venecia, Pompeya, Roma, el antiguo París, Siena, Estambul, etc.: ciertas grandes intenciones de conjunto, una uniformidad notable en los detalles. *¡Sí, en los detalles!* [1] En esas felices épocas existían hábitos de construcción idénticos. Hasta el siglo XIX, una ventana o una puerta eran "agujeros del hombre", elementos en escala humana: los techados estaban construidos conforme a usos uniformemente admitidos y excelentes. El estilo de las casas era ese tan loable estado de perfección, de eficacia técnica, de cabal empleo de los medios de construir que hacía que todas las casas fueran de una misma tribu, de la misma familia, de la misma sangre. Existía una asombrosa unidad.
En Estambul, todas las casas de los hombres son de madera, todos los techos tienen la misma inclinación y están recubiertos por la misma teja. Todas las casas de Dios (las mezquitas, los templos, los caravanserrallos) son de piedra. Standard en la base. Y lo mismo en Roma, en Venecia: todas las casas de hombres son de mampostería revocada; en Siena, de ladrillos; las ventanas del mismo módulo, los techos con la misma inclinación, recubiertos con la misma teja; todo es del mismo color; los palacios y las iglesias son de mármol y oro, esculpidos y ennoblecidos (no siempre) por "la divina proporción". Está claro. En Turquía, en Italia, en Francia, en Baviera, en Hungría, en Servia, en Suiza, en Rusia, en todos los países.

---

[1] Pero semejante afirmación enciende una santa ira en el bando del señor Léandre Vaillat (siendo el señor Léandre Vaillat en este imponente ejército —no ironizo: digo que es imponente porque hombres del mayor valor constituyen un estado mayor— el secretario-mecanógrafo del vaguemaestre): "¿Cómo? ¿Uniformidad en los detalles de todos los Luis XVI, XV, XIV, XIII, los Franciscos, los Enriques, etc.? ¡Es una impostura!" Uniformidad de concepción, una unidad tal que esos períodos han sido llamados *estilos*. Un niño se orienta. Y es muy bonito y de lo más saludable.

antes de la perturbación del siglo XIX, las casas de los hombres son estuches de la misma naturaleza y ni los siglos las han cambiado sino suavemente, a medida que la cultura y los medios reclamaban y permitían modificaciones de calidad. *Standard en todas partes, uniformidad de los detalles.*

Tranquilización del espíritu.

Las grandes ordenanzas pueden, entonces, elevar su cántico.

Uniformidad del detalle

Todo nos incita a ella, todo nos la ordena. La propia evolución social ha suprimido la distancia entre el castillo y la covacha.

El rico de hoy tiende a simplificar, pues ya no cuenta el fasto exterior; el pobre adquiere derechos indiscutibles. Se establece el equilibrio en torno de una célula de capacidad humana y la inminente empresa de mañana [1] no puede actuar sino sobre elementos uniformes. Los elementos tenderán a la uniformidad.[2]

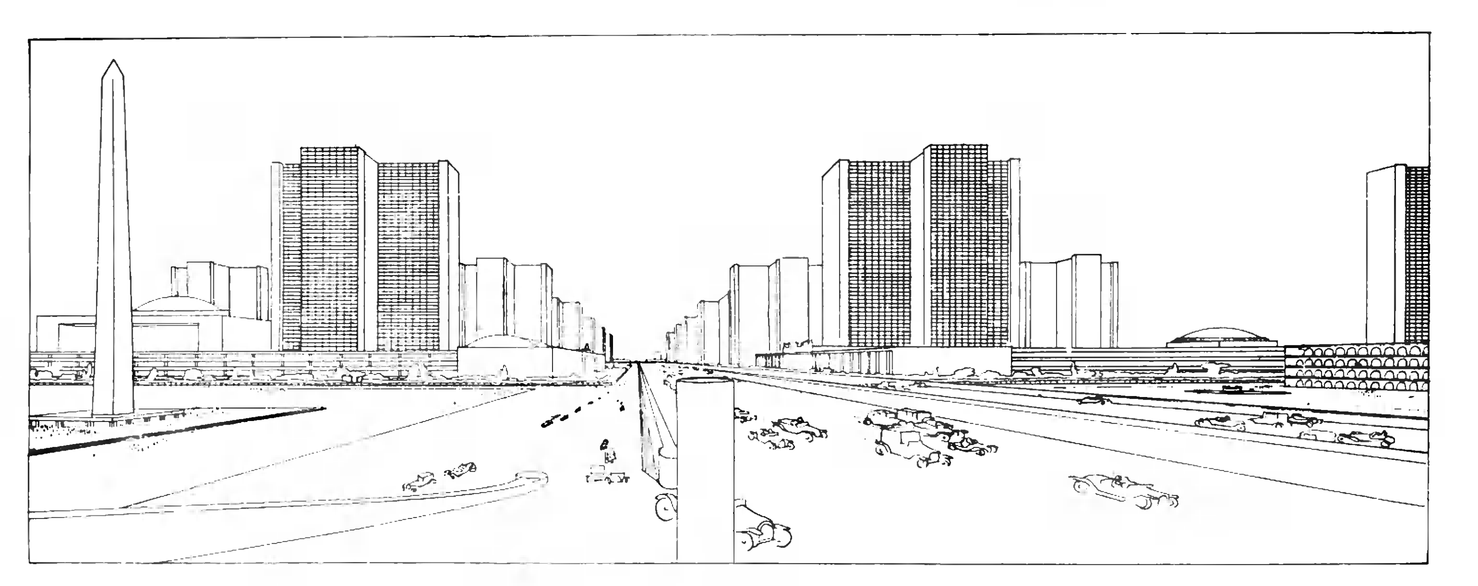
Sobre esta trama uniforme se organizará la elocuencia de los grandes trazados de la ciudad.

Sucintamente: para que la construcción se industrialice es necesario pasar de la construcción anacrónica de un inmueble aislado, "a medida", con todos sus casos particulares, a la construcción de calles enteras, de barrios enteros. Se trata, pues, de estudiar bien la célula, es decir, la vivienda

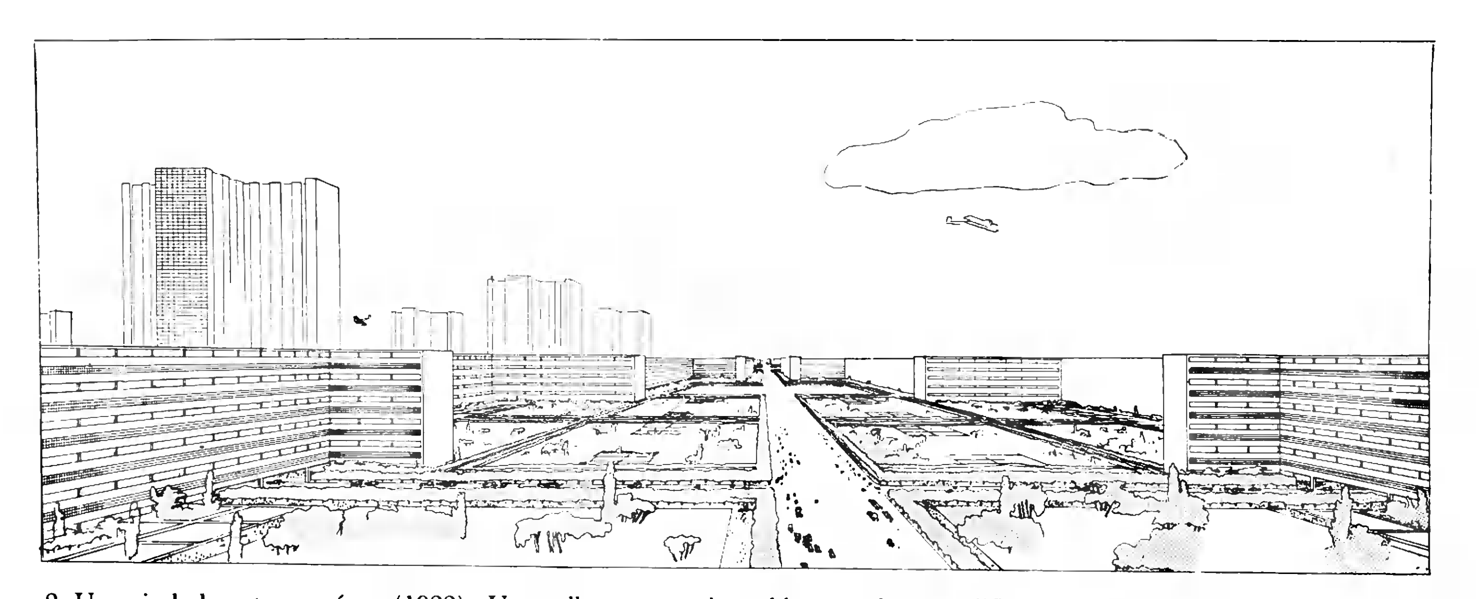
---

1 Industrialización de la construcción.

2 Un gran acontecimiento se ha producido: la aplicación universal del hormigón armado. Este medio nuevo propone al inventor y al plástico soluciones nuevas de importancia decisiva: así desaparece el techo, reemplazado por la terraza. El techado en adelante se torna habitable, más aún, puede constituir un desdoblamiento de la calle, convertirse en la calle de paseo. La silueta de la calle, determinada por el contorno de las casas contra el cielo, no necesita en adelante tragaluces, aleros, buhardillas, elementos todos de verdadero desorden arquitectónico; una línea pura puede en adelante constituirla. Ahora bien, el contorno de las casas contra el cielo es uno de los elementos primordiales de la estética: *es lo que salta a los ojos al primer vistazo, es lo que provoca la sensación determinante.* La calle que se ofrece coronada contra el cielo por una corniza uniforme constituye un paso decisivo hacia una arquitectura noble. Incluir en las órdenes del día de los concejos municipales esta innovación equivale a ofrecer una gran felicidad a los habitantes de la ciudad. Y es necesario tener conciencia de que el urbanismo espera su porvenir de las deliberaciones de los concejos municipales; un concejo decide los destinos del urbanismo.



1. Una ciudad contemporánea (1922). La ciudad vista desde la autopista. A derecha e izquierda las playas de servicios públicos. Más al fondo, los museos y universidades. Se ve el conjunto de rascacielos bañados de aire y luz.



2. Una ciudad contemporánea (1922). Una calle que atraviesa el loteo en base a edificios dentados (6 pisos dobles). Cada ventana de los departamentos da sobre los parques.

de un hombre, de determinar su módulo y de proceder a la ejecución en series uniformes. El enrejado monótono y tranquilo así formado con innumerables células llevará a grandes esquemas arquitectónicos, que no serán la indigente calle-corredor: el urbanismo abandonará la actual "calle-corredor" a cambio del trazado de lotes nuevos; creará, en escala mucho más vasta, la sinfonía arquitectónica de cuya ejecución se trata.
La calle-corredor con dos veredas, ahogada entre casas altas, debe desaparecer.
Las ciudades tienen derecho a ser algo más que palacios en corredores.
El urbanismo reclama uniformidad en el detalle y movimiento en el conjunto.
Con esto basta para que se nos vomite como al Anticristo.

No se nos creerá tan pronto. El standard, la medida común, no preocuparán durante mucho tiempo aún a aquellos arquitectos que en el curso de su carrera gustan repasar en sus obras las lecciones de arqueología de su adolescencia.

Pero hay algo más:

Una mirada dirigida audazmente al porvenir deja presumir que las ciudades "tentaculares" se recogerán sobre sus huesos caducos, en órdenes inmensos; elementos de escala hasta ahora desconocida proporcionarán la sublimidad de sus dimensiones: la bárbara Nueva York ha forjado el instrumento fatal, *el rascacielos.* El hierro, el hormigón armado... y luego todo lo demás, toda la física del edificio, luz, aire, calor, higiene, y asimismo la industria amenazante, elaboran lentamente disposiciones y dispositivos nuevos, órdenes de grandeza nuevos. El siglo XX tiene todavía el hábito de una civilización premaquinista. Es como si la economía pública, el comercio, la política, las finanzas fueran manejadas siempre por el correo de posta, con su caballo y sus relevos. El despertar del siglo XX será fabuloso; al menos así nos parecería si, súbitamente, mañana, halláramos de pie la ciudad nueva. La idea progresará paulatinamente y nos encontraremos transformados en nuestra ciudad reconstruida, sin haber apreciado el acontecimiento.

Las células (las viviendas) se nivelarán en veinte, cuarenta, sesenta pisos.[1] Sólo el hombre, con su estatura promedio de 1.75 mts., mecánica inmutable, se inquietará en las calles de su ciudad de construcciones gigantescas.

---

[1] Acabo de recibir noticias de un proyecto de hotel monstruo en Estados Unidos, ¡con 180 pisos!

Llenemos, pues, el penoso vacío de esta diferencia demasiado grande, introduciendo entre los hombres y su ciudad un término medio, proporcional, que satisfaga las dos medidas, que sea de escala común. ¿Si volviéramos a hallar en los cajones del urbanista *un término medio proporcional* que llenara costumbres que son queridas, brindando alegría, esparcimiento, belleza y salud?

¡Hay que plantar árboles!

Tanto si se produce la feliz adopción de la medida arquitectónica común, módulo puro de una invención arquitectónica en armonía con los nuevos tiempos, o que persista para nuestro malestar físico el mezquino individualismo egoísta, el árbol, en cualquier caso, se ofrece para nuestro bienestar físico y espiritual.

Posiblemente corresponderá al nuevo espíritu arquitectónico, al urbanismo inminente, satisfacer las más remotas funciones humanas, reverdeciendo el paisaje humano y mezclando a nuestra labor la naturaleza:[1] y he aquí tranquilizado nuestro espíritu frente a la amenaza angustiosa de la gran ciudad que encierra, aplasta, ahoga, asfixia a los que se han precipitado en ella, que en ella deberán trabajar, siendo el trabajo esa necesidad generosa que nos concede la calma del espíritu y lleva a los entusiasmos de la creación.

El fenómeno gigantesco de la gran ciudad se desarrollará entre alegres verdores. La unidad en el detalle, el "tumulto" magnífico en el conjunto, la *medida humana* común y el término medio proporcional entre el hecho hombre y el hecho naturaleza.

Las bellezas de la arquitectura que nacerán de una pasión serán situadas por el urbanismo en aquellos lugares donde, en una tranquilidad voluntaria, la sorpresa, el asombro, la alegría del descubrimiento, les confieran el valor que se les haya querido asignar.

---

1 Aforismo turco: donde se construye, se plantan árboles. Entre nosotros, se sacan. Estambul es un vergel, nuestras ciudades son canteras de piedra.

—¿Y los automóviles?
—Tanto mejor —respondió el gran edil— ¡no podrán circular más!

VII La Gran Ciudad

La gran ciudad es un acontecimiento reciente que data de hace cincuenta años

El crecimiento de las grandes ciudades ha superado todas las previsiones.
Crecimiento vertiginoso y perturbación.
La vida industrial y la vida comercial que a ella se adaptan son fenómenos nuevos de amplitud devastadora.
Los medios de transportes son básicos para la actividad moderna.
La seguridad de la vivienda es la condición del equilibrio social.
El fenómeno nuevo de la gran ciudad ha surgido dentro del antiguo marco de las ciudades.
La desproporción es tal que provoca una intensa crisis.
LA CRISIS ESTA EN SUS COMIENZOS. Fomenta el desorden.
Las ciudades que no se adapten rápidamente a las nuevas condiciones de la vida moderna quedarán sofocadas; perecerán; otras ciudades mejor adaptadas las reemplazarán.

La persistencia anacrónica de los viejos marcos de las ciudades paraliza su extensión. La vida industrial y comercial quedará ahogada en las ciudades retrógradas. El sistema conservador en las grandes ciudades se opone al desarrollo de los transportes, congestiona, hace anémica la actividad, mata el progreso, desalienta las iniciativas. La podredumbre de las viejas ciudades y la intensidad del trabajo moderno llevan a los seres a la enervación y la enfermedad. La vida moderna reclama la recuperación de las fuerzas gastadas. La higiene y la salud moral dependen del trazado de las ciudades. Sin higiene ni salud moral, la célula social se atrofia. Un país sólo vale por el vigor de su raza.
Las ciudades actuales no pueden responder a los requisitos de la vida moderna si no se las adapta a las nuevas condiciones.
Las grandes ciudades rigen la vida de los países. Si la gran ciudad se ahoga, el país se hunde.
Para transformar las ciudades es preciso buscar los principios fundamentales del urbanismo moderno.

(Manifiesto que acompañaba el diorama de un ciudad contemporánea. Salón de otoño, 1922.)

La gran ciudad determina todo: la paz, la guerra, el trabajo. Las grandes ciudades son los talleres espirituales donde se produce la obra del mundo. Las soluciones logradas en la gran ciudad son las que predominan en las provincias: modas, estilo, desarrollo de ideas, técnica. He aquí por qué, cuando se haya resuelto la urbanización de la gran ciudad, el país todo habrá sido irrigado de golpe.

Aclaremos: los países son millones de individuos sometidos a una labor determinada; los acontecimientos de la existencia bastan para ocupar el limitado campo de pensamiento de cada día. Nos parece, por lo tanto, que trabajamos en forma tal porque eso siempre ha sido así. Ahora bien, la historia nos muestra alternativas de abundancia y de miseria, ondas de júbilo y de depresión; nos muestra el ascenso de pueblos, hegemonías y, paralelamente, decadencias; afecta los pueblos con coeficientes diferentes, índices de su valor. La historia es un movimiento. Nacida originalmente bajo las tiendas diseminadas de los pueblos pastores, se ha trasladado, a medida que se formaba el estado social, a los poblados, las ciudades y luego las capitales. Las capitales se han convertido en su sede. Las capitales tienen su sede en el corazón de las grandes ciudades. En el fondo de las provincias, en las fábricas o en los barcos que están en el mar, en los talleres, en las tiendas, en los campos y los bosques, el trabajo es dictado por la gran ciudad: las condiciones de dicho trabajo, su calidad, su precio, su cantidad, su destino; las órdenes y los medios han llegado de la gran ciudad.

Habiendo el siglo de la máquina desencadenado sus consecuencias, *el movimiento se ha apoderado de un instrumental nuevo para intensificar su ritmo;* lo ha intensificado con tal aumento de velocidad que los acontecimientos han superado nuestra capacidad receptiva y el espíritu, generalmente más pronto que la realidad, ha sido esta vez, en cambio, superado por ella con su aceleración siempre en aumento; con metáforas se expresa entonces esta situación: inmersión, cataclismo, invasión. El ritmo se ha acelerado al punto de poner a los hombres (que lo han provocado con sus pequeñas invenciones precisas, como se provoca un enorme incendio con un pequeño fósforo y algunos litros de petróleo) en un estado de inestabilidad, de inseguridad, de fatiga, de alucinación crecientes. Nuestra organización física y sentimental violentada, triturada por este torrente, gime y estallaría si, mediante una acción enérgica, clarividente y rápida, no se impusiera el orden en el seno de esta explosión.

El campesino, al trabajar su tierra y sembrar su trigo, espera del sol y la

lluvia que se revele la virtud milagrosa de la semilla. Pero los demás hombres movidos por esta fuerza (que es lo divino) a crear con su espíritu y sus manos, ponen la primera piedra de la solidaridad y, rompiendo con el hecho personal, crean el fenómeno colectivo. Colocan los andamios del enorme edificio del trabajo. El fenómeno colectivo se asocia en el *orden*, primer indicio de la acción. Un *sentimiento* domina, el asentimiento general otorgado a un haz de doctrinas convenientes. Lentamente la pirámide de los valores se constituye, grada a grada, serie de estados sucesivos donde alguna pasión ha profetizado. Una claridad ilumina esos lugares donde se ha efectuado la reunión. La belleza aparece allí a veces, resultante de un acuerdo exacto. Las formas se multiplican, hechas de lo que place a nuestros sentidos y a nuestro espíritu. Desde lejos acuden hacia esos centros de acción, aquellos que sienten en ellos el vacío de las vidas exiguas y la sed de las ambiciones. Desde hace poco, medios materiales accesibles drenan y canalizan en innumerables formas esas esperanzas hacia los centros. Los centros se hinchan, ostentosos; la gente acude, se apiña, trabaja, lucha, a menudo va a quemarse en la llama indiferente. La selección se produce en el movimiento brutal de un empuje siempre renovado. La gran ciudad vibra y se agita, aplastando a los débiles, realzando a los fuertes. Aquí es donde, gracias a *hinterlands* apacibles, se halla la célula transcendente, intensamente viva.

...A lo lejos, otros *hinterlands* han creado otra gran ciudad. Más allá una tercera.

Y estas grandes ciudades se desafían, pues el demonio de superar, de sobrepasar, es la ley misma del movimiento a que está ligado nuestro destino. Se encaran, se baten, se hacen guerras. Se entienden, se asocian. Grandes ciudades, células ardientes del mundo: de ellas vienen la paz o la guerra, la abundancia o la miseria, la gloria, el espíritu triunfante o la belleza.

La gran ciudad expresa las potencias del hombre; sus casas que abrigan un ardor tan activo se elevan en un orden insigne. Al menos tal es, a nuestro juicio, la conclusión lógica de un sencillo razonamiento.

La antigüedad nos lega, en forma de recuerdo, la demostración de este hecho. Esto ocurrió en momentos preciosos, cuando el espíritu potente dominó la confusión. Ya lo hemos visto explícitamente en Babilonia, en Pekín, y sólo se trataba de ejemplos que confirmaban el recuerdo de las otras: grandes ciudades y ciudades más pequeñas, incluso bien pequeñas, en ciertas épocas de apogeo, iluminadas por el talento, la ciencia y la

experiencia. En todas partes hay todavía vestigios o unidades intactas proponiéndonos su norma: los templos egipcios, las ciudades rectilíneas del norte de África (Kairouan), las ciudades sagradas de la India, las ciudades romanas del Imperio o las ciudades construidas con arreglo a la tradición persistente: Pompeya o Aigues-Mortes, Monpazier.

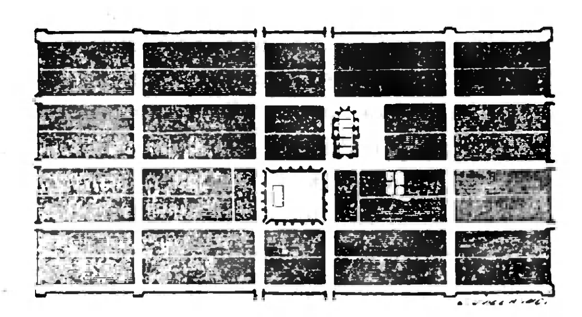


Fig. 1. Monpazier, en Périgord, siglo XII.

La estructura de las ciudades nos revela dos clases de acontecimientos: la reunión paulatina, azarosa, con su fenómeno de estratificación lenta, de formación escalonada, y luego su fuerza de atracción adquirida, creciente, fuerza centrífuga, atracción violenta, ímpetu, baraúnda. Esto fue Roma, como lo es París, Londres o Berlín.

O bien: la construcción de la ciudad nacida de un programa, de una voluntad, de una ciencia adquirida; es el caso de Pekín o de las ciudades fortificadas del Renacimiento (Palmanova), o bien las ciudades colonizadoras de los romanos erigidas en el corazón de los países bárbaros.

Nuestro occidente, después de haber derribado el Imperio empobrecido por un esfuerzo demasiado intenso, se halló sólo con sus medios embrionarios; pasaron los siglos antes que del campamento atrincherado, antigua imagen del salvaje que rodeaba con carros su vivac, saliera poco a poco una intención, se manifestara una concepción clara, se ofrecieran medios técnicos suficientes, se organizara la potencia financiera útil. El espíritu, bajo la frente de los reyes, concibe y aspira a realizar; tentativas magníficas, resplandores de luz en medio del hormiguero bárbaro: *Place des Vosges*, Luis XIII; *Versailles*, *Île Saint-Louis*, Luis XIV; *Champs de Mars*, Luis XV; *L'Etoile* y los grandes caminos de acceso a París, Napoleón. Por último, dote magnífica que deja un monarca a su pueblo: obras de Hauss-

mann, Napoleón III. Se lucha contra el azar, contra el desorden, contra la desidia, contra la pereza que causa la muerte; se aspira al orden y el orden es logrado recurriendo a las bases determinantes de nuestro espíritu: la geometría. En medio del fango aparecen cristalizaciones puras, formas reconfortantes, tranquilizadoras que dan a la belleza el sostén indispensable. En esos momentos se ha reflejado, empleado los medios humanos y hecho obra humana. Estamos tan orgullosos que sólo hablamos de ellos. Rodeamos esas manifestaciones históricas de tanta piedad que este culto retrospectivo nos absorbe todo. Legítimamente orgullosos, olvidamos simplemente que nosotros no hemos hecho nada todavía. La fuerza viva que originó esas obras conmovedoras es odiada por nosotros si llega a suceder que la hallemos alrededor nuestro, en hombres que están animados por ella. Nuestra piedad nos lleva a la inquieta solicitud de guardianes de almas difuntas, de guardianes de tumbas. Vueltos hacia el pasado, hemos asumido un alma de enterrador. Y para responder al asalto alegre y formidable de la época, adoptamos el aire embotado de un viejito que recorre ilustraciones en el Gabinete de Estampas y exclama: "¡Fuera! ¡Estoy muy ocupado, ocupadísimo!"
La confusión está, pues, en el origen de nuestras ciudades modernas. Construidas a la vera del *camino de los asnos* [1], los rasgos pueriles de su infancia han subsistido exactamente en el corazón de las inmensas ciudades modernas, ahogándolas con la red fatal de su desorden. Y el mal se ha agravado del siglo x al XIX: los caminos de los asnos están ordenados y se convierten en las grandes arterias de la ciudad. La muerte era todavía a largo plazo. *Surgió el maquinismo y la muerte llama a la puerta.*
En cien años, las grandes ciudades han visto crecer locamente la cifra de su población.

	1800	1880	1910
París	647.000	2.200.000	3.000.000
Londres	800.000	3.800.000	7.200.000
Berlín	182.000	1.840.000	3.400.000
Nueva York	60.000	2.800.000	4.500.000

Una vez que, después de esta última guerra, se confirmó y desarrolló la potencia del instrumental moderno, nos sentimos tomados por el cuello. Aquí está la sofocación. La alarma está dada.

[1] Véase capítulo I.

En cada país el problema de la gran ciudad se plantea trágicamente. Los *negocios* habían reconocido finalmente el marco necesario de su acción: los negocios se concentran definitivamente en el centro de las ciudades. El ritmo de los negocios se puso en evidencia: la velocidad, la lucha por la velocidad. Era necesario amontonarse, tocarse, pero también actuar con facilidad, con presteza. Por desgracia, se estaba como el motor herrumbrado de un auto viejo: el chasis, la carrocería, los asientos (la periferia de las ciudades), todo eso todavía es utilizable; pero el motor (el centro de las ciudades) está *roto*. Es la falla. *El centro de las ciudades es un motor roto.* En estos términos se enuncia el primer problema del urbanismo.

Una ciudad que se detiene es un país que se detiene. Uno titubea en reconocer la verdad; no se tiene el coraje de diagnosticar y, habiendo reconocido la amenaza, de adoptar iniciativas valientes. No obstante, hay que tomar una decisión viril.

Frente a la decisión viril se yerguen:

La ley del menor esfuerzo

La falta de responsabilidades.

El respeto del pasado.

La curva del progreso se enuncia claramente: es un juego de causa y efecto, de simples deducciones regulares y consecutivas. Pero la masa opaca y pesada de los intereses mezquinos, de los hechos establecidos, de las perezas, y las nieblas mórbidas de una sentimentalidad criminal, levantan un obstáculo gigantesco. Encarar esta situación de hecho y semejante estado de espíritu constituye, precisamente, todo el problema del urbanismo: animar con un solo hálito unitario la complejidad aplastante del fenómeno social; mantener el movimiento donde la parálisis se ha adherido.

Hasta el siglo XX las ciudades son trazadas de acuerdo con un programa de defensa militar. El borde de la ciudad es un hecho preciso, un organismo límpido de murallas, de puertas, de calles que llegan y de calles que comunican las afueras con el centro.

Además, hasta el siglo XIX se entra a las ciudades por la periferia. Hoy, las puertas de las ciudades están en el *centro*. Son las estaciones.

La ciudad moderna ya no puede defenderse militarmente; su borde se ha convertido en una zona perturbada y ahogada comparable a enormes campamentos de gitanos apiñados en sus carretas en medio del desorden de la improvisación. A tal punto que la extensión de la ciudad ya sólo se hace a través de un poderoso obstáculo.

La novedad de los suburbios inmediatos no existía en la época de las ciudades militares cuyo contorno nítido condicionaba una organización militar precisa.
El centro de las ciudades está mortalmente enfermo, su periferia está roída por una plaga.
Este es el segundo problema de urbanismo: crear una zona libre de extensión.
Pienso, pues, con toda frialdad, que hay que llegar a la idea de demoler el centro de las grandes ciudades y reconstruirlo, y que hay que suprimir el cinturón piojoso de los arrabales, trasladar éstos más lejos y, en su lugar, constituir, poco a poco, una zona de protección libre que, en su día, dará una libertad perfecta de movimientos y permitirá constituir a bajo precio un capital cuyo valor se duplicará y hasta se centuplicará. Si el centro de las ciudades es el capital intensivamente activo sobre el que juega la bolsa desenfrenada de la especulación privada (el caso de Nueva York es típico), la zona de protección constituye en los legajos de la municipalidad una formidable reserva financiera.
En diversos países ya las municipalidades compran mediante expropiación la zona de sus suburbios. Esto equivale, sencillamente, a asegurarse el metro cúbico de aire necesario para respirar.

No se llega a decirlo todo y a decirlo sucintamente. El tema es tan nuevo y las conclusiones son tan graves que, a riesgo de repetirse, más vale quizás desarrollar otros aspectos de la cuestión. He aquí un extracto de una comunicación presentada al Congreso de Urbanismo celebrado en Estrasburgo en 1923:

Las municipalidades y los ediles de las grandes ciudades se ocupan del problema de los grandes suburbios y tratan de atraer hacia afuera las poblaciones que se han precipitado en las capitales con la fuerza de una invasión; tales esfuerzos son loables; son incompletos; dejan de lado el fondo del problema que es el del *centro de las grandes ciudades*. Se cuidan los músculos del atleta, pero no se quiere advertir que su corazón está enfermo y que su vida está en peligro. Si está bien sacar fuera las poblaciones enterradas en los barrios, hay que recordar que cada día, a la misma hora, las multitudes que estarán mejor alojadas en las ciudades-jardín deberán volver al centro de la ciudad. Mejorar la vivienda mediante la creación de ciudades-jardín deja intacta la cuestión del centro de las ciudades.
Es conveniente representarse con exactitud el problema de la gran ciudad. La gran ciudad no son más que cuatro o cinco millones de individuos reunidos por azar en un sitio determinado; la gran ciudad tiene una razón de ser. Es, en la biología del

país, el órgano capital; de ella depende la organización nacional y las organizaciones nacionales forman la organización internacional. La gran ciudad es el corazón, centro activo del sistema cardíaco; es el cerebro, centro rector del sistema nervioso, y la actividad de los países y los acontecimientos internacionales nacen y proceden de la gran ciudad. Lo económico, lo sociológico, la política tienen su centro en la gran ciudad, y toda modificación procedente de este punto preciso actúa sobre los individuos perdidos en lo más remoto de las provincias. La gran ciudad es el lugar de contacto de los elementos activos del mundo. Este contacto debe ser inmediato, mano a mano; las decisiones que de él surgen son efecto de un debate de ritmo precipitado y acarrean las acciones del país y de los países entre sí. El telégrafo, el ferrocarril y el avión han acelerado hasta tal punto, en menos de cincuenta años, la rapidez de los contactos internacionales que con ello se ha revolucionado el trabajo. La marcha de las ideas se opera en el estrecho espacio del centro de las grandes ciudades; dichos centros son, hablando con propiedad, las células vitales del mundo.

Ahora bien, los centros de las grandes ciudades son actualmente instrumentos de trabajo casi inutilizables; el contacto necesario sólo se establece con exactitud precaria a través de la red de calles obstruidas. Más aún, una verdadera fatiga nace de la congestión, un impedimento peligroso se interpone en esas oficinas de negocios con corredores ahogados y cuartos oscuros.

Puede concluirse, ante todo, que una perjudicial usura afecta rápidamente, incluso fuera de las condiciones de su trabajo, a aquellos que deben conservar un espíritu alerta y una gran claridad de pensamiento; luego, que el país, que posee centros de ciudades bien organizados, tiene todas las posibilidades de lograr superioridad sobre los demás, la superioridad del industrial que posee un buen instrumental. La economía nacional sufrirá con esto el contragolpe feliz o desdichado.

Importa, pues, consagrar especial atención a la enfermedad de las grandes ciudades; es de la mayor urgencia. El plano de las grandes ciudades actuales muestra que, como consecuencia de sus orígenes modestos (antiguo caserío) y del desarrollo fabuloso que se ha efectuado en un siglo, el centro sigue formado por calles estrechas y cortas; sólo la periferia posee arterias más grandes. En el centro es donde se precipita una formidable circulación; la periferia se halla relativamente tranquila, reduciéndose a la vida de familia.

Si se aplica, sobre el gráfico de las calles de la gran ciudad, el gráfico de la circulación, se nota que existe oposición formal. Gráfico de las calles: situación antigua; gráfico de circulación: situación actual. Hay crisis (inútil insistir en ello: se sufren los desastrosos efectos en todas las grandes ciudades). Pero hay que considerar la curva febril de la crisis y admitir que sube vertiginosamente; se va a un callejón sin salida.

Las cifras prueban que la gran ciudad es un acontecimiento reciente, que data de hace cincuenta años, y que el crecimiento de las aglomeraciones ha superado todas las previsiones. De 1800 a 1910, en cien años, París ha pasado de 600.000 a 3.000.000 de habitantes; Londres, de 800.000 a 7.000.000; Berlín, de 180.000 a 3.500.000; Nueva York de 60.000 a 4.500.000. Ahora bien, esas ciudades viven con sus construcciones antiguas, con sus antiguos trazados que datan de antes de la ascensión

meteórica de las curvas de población y de las curvas de tráfico (véase, en el gráfico, las curvas de crecimiento de tráfico de 1885 a 1905, tráfico de personas, tráfico de mercaderías). La perturbación es tal que una inquietud creciente se manifiesta. La palabra urbanismo ha aparecido sólo hace algunos años, prueba de una germinación. Por una pendiente muy humana, los primeros esfuerzos se deslizan naturalmente hacia la menor dificultad; se presta atención a los suburbios.

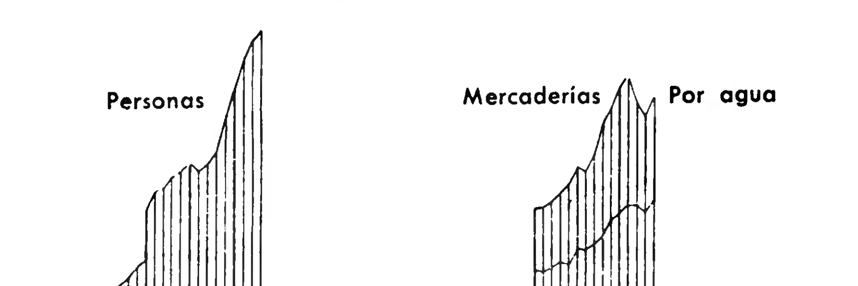


Fig. 2. Incremento de tráfico de personas y mercaderías.

Una causa más profunda actúa igualmente; existe necesidad de reestudiar las bases de la habitación que debe responder a una vida de familia totalmente transformada por el maquinismo; la casa de las ciudades-jardín permite aislar el problema y experimentarlo. Por otra parte, en virtud de la ley del menor esfuerzo y a causa de la dureza de los únicos remedios posibles, ante el espectáculo pavoroso del centro de las grandes ciudades, se da la espalda a la dificultad, y las personas muy enérgicas proclaman: "Hay que transportar a otra parte el centro, hay que ir a construir una nueva ciudad, un nuevo centro, lejos, más allá de los suburbios; allá se estará tranquilo, sin ningún constreñimiento, sin ninguna situación preexistente." Argumentación falaz. Un centro está condicionado, sólo existe por lo que lo rodea, y está determinado desde muy lejos, por convergencias innúmeras, de toda especie, y que no sería posible cambiar; cambiar de sitio el eje de una rueda equivale a imponerse la tarea de cambiar de sitio toda la rueda. En materia de gran ciudad equivale a pretender desplazar todo 20 ó 30 kilómetros a la redonda, lo que es en realidad imposible. El eje de la rueda está obligado a ser fijo. En París, el eje desde hace mil años oscila de izquierda a derecha y de derecha a izquierda, entre *Notre-Dame* y la *Place des Vosges*, la *Place des Vosges* y *Les Invalides*, *Les Invalides* y la *Gare de L'Est*, la *Gare de L'Est* y *Saint Augustin*. En relación a la rueda (ferrocarriles, barrios, suburbios y arrabales, rutas nacionales, trenes subterráneos, tranvías, centros administrativos y comerciales, zonas industriales y de habitación) el centro no se mueve. Ha permanecido. Debe permanecer. Por otra parte,

constituye una enorme fortuna, una parte considerable de la fortuna nacional que, al querer desplazarla, se suprimiría por decreto. Decir: "Es muy sencillo; creemos el nuevo centro de París en *Saint-Germain-en-Laye*", es decir una tontería o prometer la luna. Es un "cuento" con el que los eternos rezagados ganarán siempre un poco de tiempo. El centro debe ser modificado sobre sí mismo. Se desmorona y se reconstruye en el transcurso de los siglos, como el hombre cambia de piel cada siete años y el árbol de hojas todos los años. Hay que adherirse al Centro de la ciudad y cambiarlo, lo cual es la solución más sencilla y, más sencillamente, la única solución.

Henos aquí llevados a formular las bases del urbanismo moderno mediante cuatro postulados brutales, concisos, que responden con exactitud a los peligros que amenazan:

1º *Descongestionar el centro de las ciudades* para hacer frente a las exigencias de la circulación.

2º *Aumentar la densidad del centro de las ciudades* para lograr el contacto exigigido por los negocios.

3º *Aumentar los medios de circulación,* es decir, modificar completamente la actual concepción de la calle que ya no tiene efecto frente al fenómno nuevo de los modernos medios de transporte: subterráneos o autos, tranvías, aviones.

4º *Aumentar las superficies plantadas,* único medio de asegurar la suficiente higiene y la tranquilidad útil para el trabajo atento que exige el nuevo ritmo de los negocios.

Estos cuatro puntos parecen inconciliables. Bueno es reconocer su justeza y de apreciar su urgencia. Por otra parte, planteado así el problema, el urbanismo responderá. Y puede responder, pese a las apariencias. Los medios técnicos y de organización de la época ofrecen para ello la solución armoniosa y es entonces cuando la cuestión se torna apasionante y se advierte el próximo nacimiento de un nuevo ciclo de grandeza y majestad. La arquitectura, en el curso de una evolución, marca el punto culminante; es una consecuencia que facilita un sistema espiritual. El urbanismo es el sostén de la arquitectura. Una *nueva arquitectura,* expreasda y ya no veleidosa, *es inminente. Se espera un urbanismo* que la desate.

Es útil darse cuenta de las diferentes condiciones de los habitantes de una gran ciudad. Sede del poder (en el sentido más amplio de la palabra: jefes de negocios, de industrias, de finanzas, de política, maestros de la ciencia, de la pedagogía, del pensamiento, portavoz del alma humana, artistas, poetas, músicos, etcétera), la ciudad aspira todas las ambiciones, se orna en un espejismo deslumbrante con todos los esplendores; multitudes se precipitan en ella. Los que tienen el poder, los conductores, actúan en el centro de la ciudad. También sus auxiliares, hasta los más modestos, cuya presencia es necesaria a hora fija en el centro de la ciudad, pero cuyo limitado destino tiende simplemente a la organización familiar. La familia se aloja mal en la gran ciudad. Las ciudades-jardín responden a su función.

Por último la industria con sus fábricas, las cuales, por múltiples razones, se agruparán en gran número alrededor de los grandes centros; con las fábricas, la multitud de obreros cuyo equilibrio social se realizará fácilmente en el corazón de las ciudades-jardín.

Clasifiquemos. Tres clases de población: los que habitan en la ciudad; los trabajadores cuya vida se desarrolla por mitades en el centro y en las ciudades-jardín; las masas obreras que distribuyen su jornada entre las fábricas de los suburbios y las ciudades-jardín.

Esta clasificación constituye, a decir verdad, un programa de urbanismo. Objetivarlo en la práctica es comenzar la revisión de las grandes ciudades. Pues éstas están en la actualidad, como consecuencia de su crecimiento precipitado, en el más espantoso caos: todo en ellas se confunde. Este programa de urbanismo podría, por ejemplo, precisarse así para una ciudad de 3.000.000 de habitantes: en el centro y para el trabajo diario solamente, habría de 500.000 a 800.000 personas; por la noche, el centro se vacía. La zona de residencia urbana absorbe una parte, las ciudades-jardín el resto. Admitamos, pues, medio millón de habitantes urbanos (en el cinturón del centro) y dos millones y medio en las ciudades-jardín.

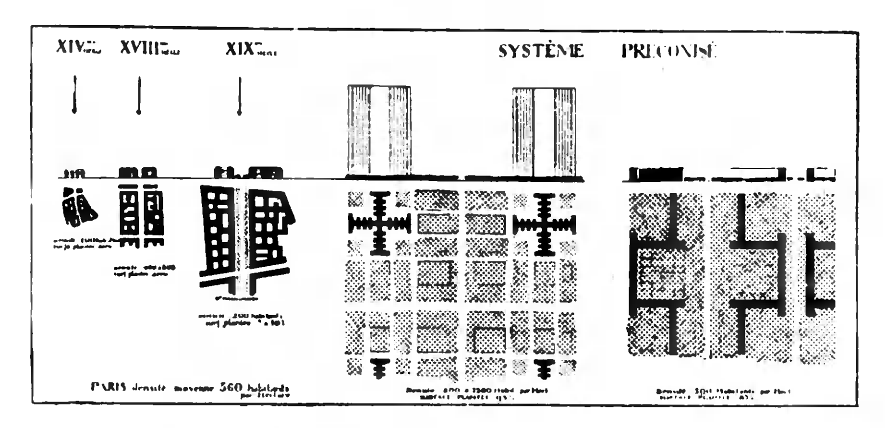


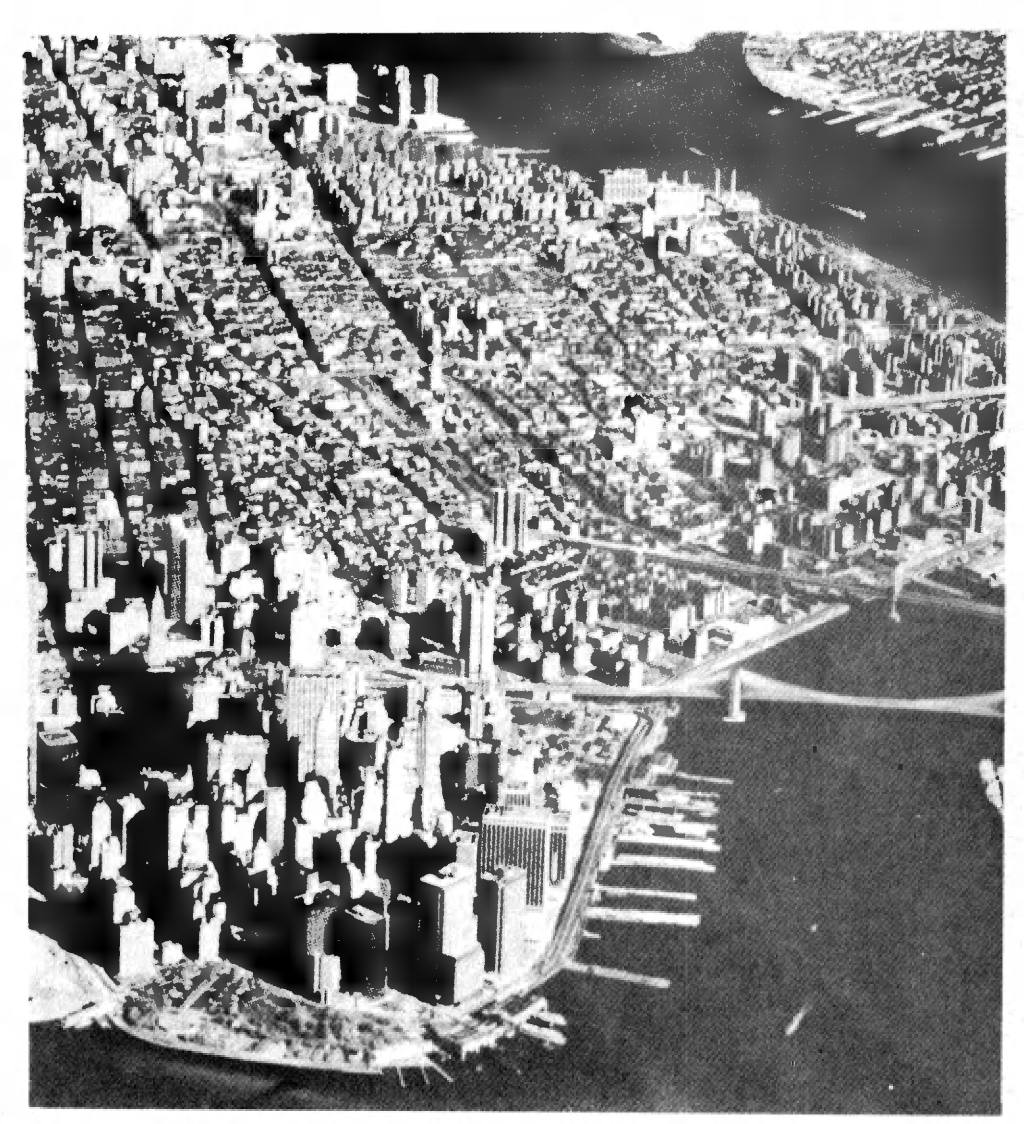
Fig. 3. En la misma escala: la dimensión de los islotes construidos y de las calles en los siglos XIV, XVIII y XIX (Gótico, Luis XV, Napoleón III). Luego, una propuesta de loteo moderno de gran densidad, rascacielos de sesenta pisos (5 % de superficie construida y 95 % de superficie plantada); loteo en rediente de doce pisos (15 % de superficie contruida, 85 % de superficie plantada; nada de patios, grandes parques).

Esta aclaración, justa en principio, insegura en las cifras, incita a tomar medidas de orden, fija las líneas capitales del urbanismo moderno, determina la proporción de la ciudad (centro), de los barrios residenciales, plantea el problema de las comunicaciones y de los transportes, fija las bases de la higiene urbana, determina la forma de loteo, el trazado de las calles, la configuración de éstas, fija las densidades y, por tanto, el sistema de construcción del centro, de los barrios residenciales y de las ciudades-jardín.

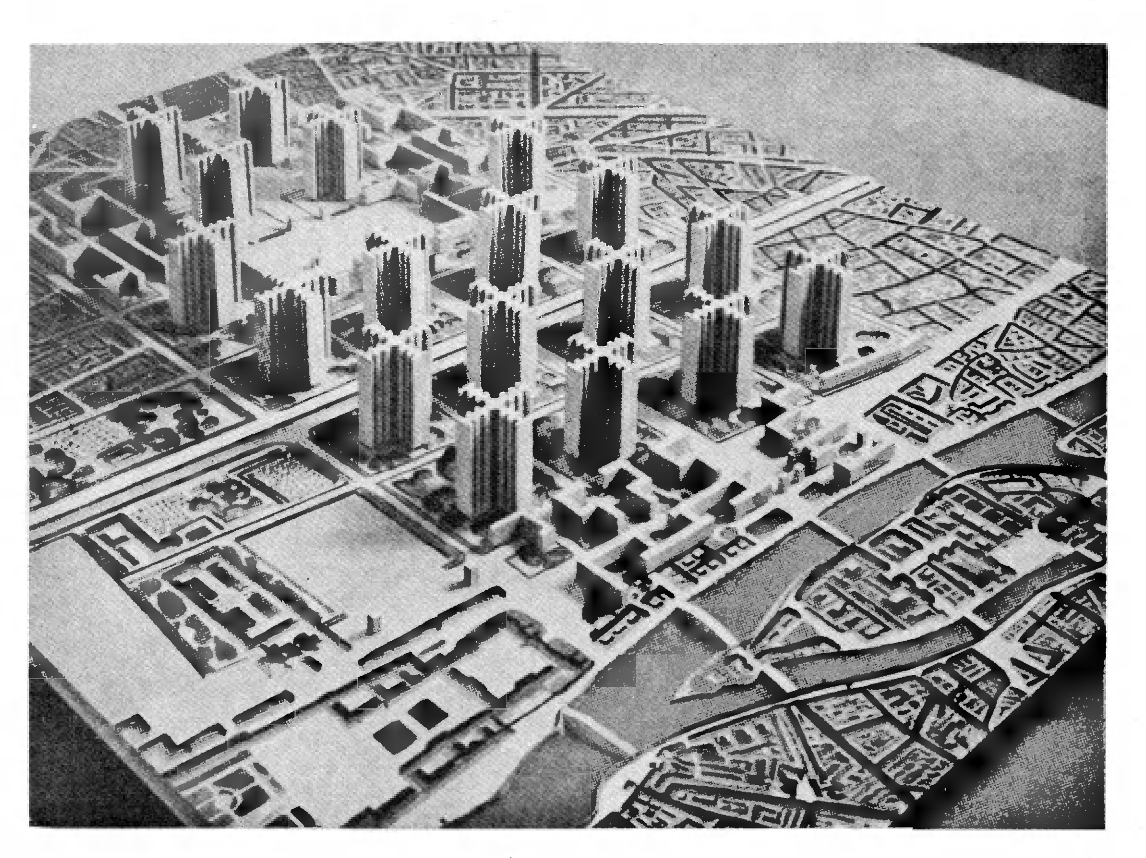
La cuestión de los rascacielos preocupa a Europa. En Holanda, en Inglaterra, en Alemania, en Francia y en Italia se llevan a cabo las primeras tentativas teóricas. Pero no puede separarse al rascacielos del estudio de la calle y de los transportes horizontales y verticales.
El centro de la ciudad se hallaría, pues, definitivamente expurgado de la vida de familia. Todo hace pensar, en el estado actual de la cuestión, que los rascacielos no pueden abrigar la vida de familia; su organización interior representa un sistema formidable de circulación y organización cuyos gastos sólo pueden ser soportados por las empresas; la explotación de los medios de circulación, verdaderas estaciones en altura, no puede convenir a la vida de familia.
Los barrios urbanos de viviendas podrían pasar por las mismas transformaciones racionales. Las calles principales con 400 metros entre ejes los recorrerían. Contrariamente a los usos más seculares, los inmuebles no se agruparían en macizos rectangulares que se desploman sobre las calles, con subdivisiones interiores en numerosos patios. Un sistema de loteo en rediente (anunciado en el *Esprit Nouveau*, nº 4, 1921), al suprimir totalmente los patios, espaciaría las casas de 200 a 400 ó 600 metros en medio de parques mayores que las Tullerías. La ciudad se convertiría en un inmenso parque: 15 por ciento de superficie contruida, 85 por ciento de superficie plantada, con una densidad de población equivalente a la del París congestionado de hoy, grandes calles axiales de 50 metros que no se cruzarían sino cada 400 metros (la circulación automotriz exige la supresión de dos tercios de las actuales calles); campos de deportes y de recreo adyacentes a las viviendas, supresión de los patios, transformación radical del aspecto de la ciudad, aporte arquitectónico de máxima importancia, etcétera.
Examinada al tamiz de la razón y animada del conveniente lirismo, la urbanización de una gran ciudad proporciona soluciones tan prácticas como altamente arquitectónicas. Nacen del análisis puramente teórico del problema; revolucionan nuestros hábitos. Pero ¿desde hace cuántos años nuestra propia vida no está revolucionada? El hombre piensa teóricamente, adquiere certezas teóricas. Mediante la teoría se da una línea de conducta; armado de sus principios fundamentales, hace frente a los casos específicos de la vida práctica.

Tantos problemas plantea el urbanismo, cosas del interés, cosas de la técnica y cosas del corazón, que me parece conveniente enunciar ahora el programa de este estudio.

Comenzando por el CAMINO DE LOS ASNOS Y EL CAMINO DE LOS HOMBRES, planteaba su situación de hecho más desesperante. Pero no bien se intenta seguir las exhortaciones de la razón para salir de un mal paso, el corazón en régimen de fuga inicia su melopeya. Para asegurarse contra todos los riesgos, un hecho humano primordial: EL ORDEN. Luego, para este corazón sensible y encantador: EL SENTIMIENTO DESBORDA y PERENNIDAD. El esteta se inquieta entonces, a menudo es



3. Vista de la isla de Manhattan, Nueva York.



4. Vista del "Plan Voisin", de París, 1922/30. Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Compárese el asombroso contraste con la ilustración anterior.

embrollón; con objeto de asentarlo sobre bases firmes, humanas y oportunas: CLASIFICACION Y SELECCION (examen) y CLASIFICACION Y SELECCION (decisiones oportunas). Hoy: LA GRAN CIUDAD. Luego, hechos: ESTADISTICA. Pronósticos: RECORTES DE DIARIOS. Hechos establecidos: NUESTROS MEDIOS. Luego una propuesta objetiva de urbanismo moderno con planes precisos: UNA CIUDAD CONTEMPORANEA y un caso patético: PARIS, CENTRO DE CIUDAD. Para presentar este casto patético, una indagación histórica: MEDICINA O CIRUGIA. Para apuntalar todos los razonamientos y galvanizar los entusiasmos con vistas a la realización próxima de un urbanismo digno del siglo XX: CIFRAS. Para terminar con el hecho contemporáneo, en que la audacia, el coraje y la clarividencia tropiezan con la pereza, el temor y la confusión: CACOFONIA.[1]

Así, quizás, espíritus fríos y corazones cálidos hallarán aquí puntos a los que podrán aplicarse las generosas fuerzas de su imaginación.

---

1 He renunciado finalmente a este capítulo demasiado amargo. No hay espacio. Y es un poco desalentador. El legajo queda a disposición de los humoristas... ¡por desgracia!

La Estadística muestra el pasado y esboza el porvenir; proporciona cifras y da el sentido de las curvas.
La Estadística sirve para plantear el problema.

VIII Estadística

$A : B = A^1 : B^1$

La Estadística es el Pegaso del urbanista. Horriblemente fastidiosa, minuciosa y sin pasión, impasible, es el trampolín del lirismo, el pedestal desde el cual el poeta puede lanzarse hacia el porvenir y sus incógnitas, con los pies sólidamente apoyados en cifras, en curvas, en verdades humanas: en realidad, este lírico va a conseguir interesarnos porque hablará nuestro idioma, se ocupará de cosas que nos preocupan, nos animará en el sentido de nuestro movimiento al plantearnos únicamente soluciones de nuestro sistema.

La estadística da la situación exacta de la hora actual, pero asimismo los estados anteriores; y los armoniza entre sí mediante una línea tan expresiva que del pasado se adquiere un sentimiento definido y, siguiendo la organización de la curva, podemos penetrar en el porvenir y adquirir certidumbres anticipadas. El poeta orienta así su camino por un haz de verdades indispensables para la seguridad de los actos que debemos ejecutar. En virtud de la estadística se puede en un instante, aun siendo completamente extraño a las complejidades de un problema, adquirir conocimiento de él y, con espíritu creador, discernir direcciones seguras. En la complejidad, los individuos se ahogan; hay individuos *ahogables* y otros, más escasos, .que se mantienen siempre fuera de peligro. El urbanismo es, en verdad, un mar agitado donde uno se ahoga. Uno se ahoga a la primera brazada, a la primera zambullida, tanto asalta la multitud de olas y su ruido ensordecedor; a lo sumo, uno se pone de paso un salvavidas que es la conciencia en el trabajo y la precisión, una conciencia y una precisión de caballo de tiro con varas y anteojeras.

Es en tales condiciones peligrosas para el porvenir que se efectúa lentamente la larga labor cuyo objeto es ordenar el hecho urbano, pulirlo, disciplinarlo, mantenerlo en condiciones de producir, sacarlo fuera del sofocante caos. Labor enorme que ejecutan los servicios municipales, esos ser-

vicios que siempre son objeto de crítica y que nunca son loados, ya que son semejantes a los agentes de la policía que, en los días de festejos públicos, rectifican incansablemente nuestros ímpetus, canalizan nuestras olas, con esa eterna e irritante actitud del gendarme. Las personas conscientes y precisas que establecen las estadísticas están conformadas por un trabajo meticuloso y su espíritu adquiere el molde indeformable de los trabajadores en mosaicos o de los tejedores inclinados sobre mil pequeñas piedras o mil briznas de lana; un espíritu de análisis y no de concepción, un espíritu anonadado en la exactitud del hecho momentáneo y en adelante funcionalmente inapto para las construcciones aéreas, audaces, adivinadoras. Hay que hacer justicia a esos hombres de buena voluntad y de honrada conciencia. Su buena voluntad es inmensa y la continuidad grisácea de su labor es una fuerza fecunda. Son, como el soldado en la batalla, una presencia modesta, pero su conjunto constituye el ejército; su destino se desarrolla en el rompecabezas, en la incoherencia; fuerza preciosa de análisis, su infortunio viene de esto: que se les pide crear. Inclinados sobre el inextricable fenómeno urbano, no son a quienes se les deben requerir las violentas intromisiones que pueden modificar el curso de los acontecimientos. Son las estadísticas. La estadística es una materia prima. A la materia prima no se le pide que se elabore por sí misma. Se recurre a especialistas para trabajar la materia prima.

Entre el público no se sabe qué es la administración de una gran ciudad: las oficinas de catastro, las oficinas de extensión, la inspección de la circulación, la dirección de los transportes colectivos; no se sospecha qué es la formidable maquinaria de la gran ciudad, la cual mantiene en estado de disciplina a cuatro millones de seres cada uno de cuyos actos está regido por una pasión particular, individual, anárquica: cuatro millones de individuos regidos por su libre arbitrio, cada uno de los cuales pretende vivir su vida, por más que esta pretensión así multiplicada crea una tensión terrible y dramática.

Sin embargo, esta tensión sigue el impulso de las corrientes de fondo, las cuales conducen lentamente las masas; lentamente pero a veces contradictoriamente, pronta a provocar la violencia y el desorden. Reconocer la presencia de esas corrientes, medir su fuerza y discernir su dirección: he aquí lo que hace la estadística.

He visto actuar a esos modestos obreros de la precisión. Al salir de mi indagación, casi había sentido el vértigo de ese mecanismo cuyos engranajes se han multiplicado y cuyos mismos dientes se han vuelto a dividir, en-

granándose más estrecha y delicadamente. Sentí que cuando se está en contacto directo con la máquina, atemoriza la idea misma de concebir un cambio minúsculo: se oye que ya cruje y se prevé la descompostura. Entonces, se adquiere un alma respetuosa y temerosa. Se ocultan las ideas personales. No hay que estar demasiado cerca de la máquina para atreverse a hacer algo. He comprendido la clase de insulto a la *verdad precisa del momento* en que se convierte toda propuesta para modificar el sistema urbano y entiendo por qué, habiendo a veces expresado públicamente concepciones nuevas, mi actitud ha provocado allí verdadera indignación. Concluyo: nada viable puede salir de adentro de ese medio arrastrado fatalmente por los engranajes sutiles y tan inextricablemente engranados. Sólo de afuera puede surgir algo útil, sólo de donde ni se sospecha la presencia de los engranajes inextricables. La estadística es la resultante de la maquinaria inextricable; partamos de la estadística, ya que ha llegado la hora de destruir lo inextricable de la maquinaria; es una hora de salvación. No hay que sentir remordimientos. Más aún: hay que librarse del recuerdo de la maquinaria inextricable para concebir ingenuamente y hallar soluciones de niño inocente. Se lo he dicho a uno de los personajes más activos que se baten audazmente contra la máquina inextricable, al señor Émile Massard, presidente de la segunda comisión del Concejo Municipal de París (Administración general, Policía, Zapadores-Bomberos, Catastro): "Quiero mantenerme fuera de las innumerables verdades precisas de ustedes; prefiero ignorar la acritud de los intereses que están en pugna, el legajo asombroso de Catastro, etc.; quiero, tan sólo, con las estadísticas de ustedes, elaborar con un espíritu libre, una concepción sana y clara, de utilidad y belleza, buscar principios puros, rectores, aislar el problema en sí mismo, con prescindencia de los casos específicos y llegar a formular principios fundamentales del urbanismo moderno. Con esos principios que serán certidumbres, cualquiera podrá entonces encarar los casos específicos, el caso de París, por ejemplo."

Acabo de leer el informe del Concejo Municipal de París en nombre de la segunda comisión, presentado por el señor E. Massard en 1923. Se refiere a la circulación en las grandes ciudades. Hombres de todos los países, ante la angustiosa situación que va multiplicando su amenaza, proponen, en masa compacta, soluciones que siguen siendo como la subdivisión en nuevos dientes de cada diente de la infernal maquinaria. La situación ya no es sostenible y se va al callejón sin salida. Ya no se trata de concepción: *¡es el sálvese quien pueda!*

Movimiento de población

La población de una gran ciudad que ha pasado de 500.000 habitantes a 4.000.000 sigue una curva de crecimiento cada vez más violenta, acelerada. Dicha curva se prolongaría hasta el infinito, si no fuera necesario admitir que en un momento de su curso se debilita paulatinamente, en el preciso momento en que el país que alimenta la gran ciudad alcanza su límite de natalidad. La gran ciudad ascenderá de 1 a 2, 3, 4, 5, 6, 7 millones de habitantes, siguiendo la aceleración proporcionada por la curva anterior a ese día. Prácticamente, por lo que a nosotros hace, el crecimiento puede ser considerado como ilimitado.

Si se estudia la curva de crecimiento de una circunscripción (distrito de ciudad o ciudad de las afueras), se observa que la naturaleza de dicha curva es idéntica a la de la gran ciudad: fenómeno sincrónico. No obstante, aquí interviene el *tope*, es decir, el momento en que la capacidad de la circunscripción queda definitivamente condicionada por su superficie *limitada* (en tanto que la superficie de la gran ciudad es ilimitada). En ese momento, sobresaturación, superación de la capacidad normal, desbordamiento, crisis de vivienda; después, vuelta por oscilaciones a un estado acorde de plena saturación. (Hasta que interviene un acontecimiento nuevo exterior, por ejemplo una modificación de los medios de la arquitectura que implique la de las reglamentaciones de construcción; un día puede decidirse construir de a 20 pisos, en vez de los 6 ó 7 pisos actualmente fijados por los reglamentos.) (Fig. 5.)

Los *Servicios de Extensión de París* [1] han establecido así la curva de crecimiento de cada una de las circunscripciones del departamento del Sena. Dichas curvas desde ya permiten saber lo que será determinada comuna o determinado distrito dentro de cincuenta años y, por lo tanto, prever desde hoy un trazado de las calles suficiente, de las superficies de parques, cementerios, servicios públicos, etc. *La estadística sirve para plantear el problema.*

Los negocios se precipitan al centro de las grandes ciudades

¿Quien lo probará? La estadística responde: hasta preciso en qué sitios y con qué intensidad se produce el fenómeno.

---

[1] Servicio del señor Bonnefond.

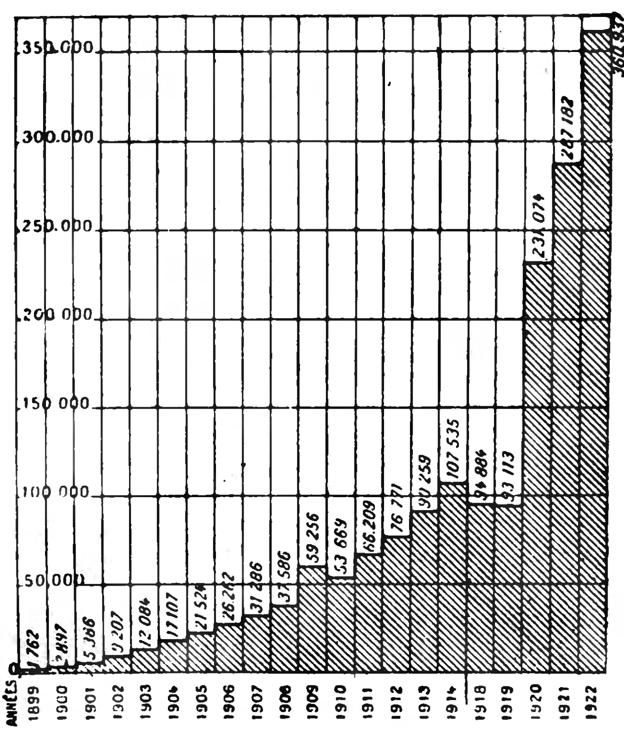


Fig. 4. Gráfico indicador del incremento del transporte mecánico en Francia durante los años 1899-1922.

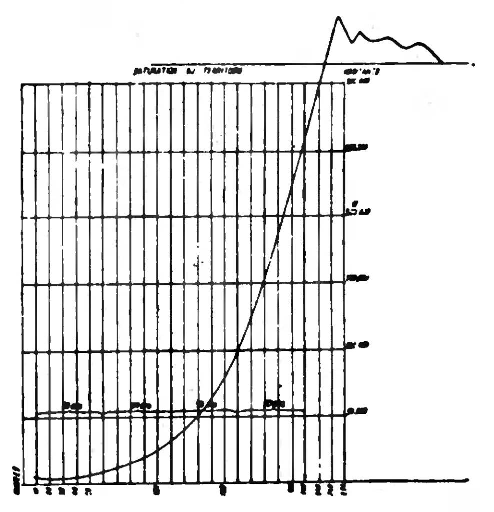


Fig. 5. Curva general de aumento de la población. Se ve por grupos de 50 años la violenta aceleración del aumento.

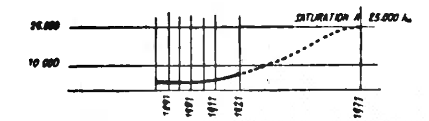


Fig. 6. Le Bourget, suburbio de París. Aglomeración reciente.

Fig. 7. Departamento del Sena, afueras de París (censos de 1911 y 1921). En A: el éxodo de las poblaciones con residencia, suplantadas por los negocios (demostración palmaria de la constitución de un centro de negocios en diez años). En B: la afluencia a los suburbios (el fenómeno se extiende a todo el departamento).

El cuadro (Fig. 7) acusa los crecimientos y las disminuciones de población censada, es decir, de habitantes con domicilio. Se ve vaciar los distritos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI; los departamentos se transforman en oficinas.
Existe en los *Servicios de Extensión* el cuadro que muestra la *Escala de densidad de población por hectárea.* Las manchas oscuras muestran los barrios superpoblados. La estadística de la tuberculosis carga de manchas negras los mismos barrios superpoblados. La moraleja de esto se saca fácilmente: llamar al demoledor; se sabe dónde demoler. Otras estadísticas mostrarán cómo reedificar.

La gran ciudad actual se mata a sí misma

La gran ciudad ha nacido de los ferrocarriles. En otro tiempo, la entrada a la ciudad se hacía por las puertas de las murallas; las carretas y las multitudes se dispersaban en el transcurso de su trayecto hacia el centro. No existía ningún motivo particular de atascamiento del centro. El ferrocarril acarreó la creación de estaciones en el centro de las grandes ciudades. El centro de las grandes ciudades está formado por la red de las calles más estrechas. A esas calles estrechas se lanzan multitudes. Se dirá: llevemos las estaciones a la periferia. La estadística responde: *no,* los negocios exigen que a las 9 de la mañana centenares de miles de viajeros desembarquen en un instante en el centro mismo de la ciudad donde están los negocios. La estadística muestra que los negocios están en el centro. Exige que se creen en el centro avenidas muy anchas. *Por tanto, hay que demoler el centro.* Para salvarse, la gran ciudad debe rehacer su centro.

Los negocios exigen la mayor rapidez de circulación

El automóvil ha hecho los negocios y los negocios desarrollan el automóvil, sin límite previsible. En todo momento el informe del señor Massard dice: *¿La velocidad? La velocidad resume el propio progreso de nuestra sociedad moderna* y dicha opinión es la que orientó los debates del Congreso internacional del camino celebrado en Sevilla en 1923.
En París, la superficie circulante (de automóviles) es mayor que la superficie circulable (de calles) (Massard). He aquí un gráfico (Fig. 8)

que muestra el estado actual de las superficies de las calles y el de las superficies circulantes (coches).

¿Adónde van los automóviles? Al centro. No hay superficie circulable en el centro.

Hay que crearla. Hay que demoler el centro.

En la página 71 (Fig. 4) aparece el cuadro de crecimiento de la circulación de los vehículos automóviles en el curso de los veintitrés últimos años. Faltan los años 1923 y 1924, mucho más grandes que 1921 y 1922. El automovilismo es un hecho nuevo de consecuencias enormes para la gran ciudad. La ciudad no estaba preparada para él, el embotellamiento es tan completo que en Nueva York los hombres de negocios dejan su auto en la periferia y toman el subterráneo para llegar a la oficina. ¡Paradoja asombrosa!

Y he aquí, para 1912-1921 (Fig. 9) la curva de crecimiento de la producción de automóviles en Estados Unidos. Diagonal imperiosa que siempre se yergue más.

He aquí, por otra parte, cifras que demuestran la marea ascendente. *(Faltan 1923 y 1924, que han señalado el despertar de la actividad económica)* (Fig. 11).

El centro de la gran ciudad es el fondo de un embudo donde se precipita la circulación de todas las calles. El plano de los transportes colectivos de París señala trazos tupidos y múltiples en el centro, líneas de tranvías y autobuses (Lám. 2). A este gráfico deben añadirse, en los mismos sitios críticos, las masas negras que representan la circulación de automóviles. Abajo, en el subsuelo, los subterráneos descargan millones de pasajeros todos los días.

Todo este mecanismo está organizado en favor de la velocidad. Pero, dada la situación actual de las calles, un gráfico denunciador ofrece la prueba de que la velocidad admisible para los coches de las ciudades contemporáneas es... de 16 kilómetros por hora!!! Las fábricas (industrias nacionales) libran encarnizados combates para pasar a velocidades de 100 a 200 kilómetros; la situación de la ciudad exclama imperativamente: "16 kilómetros, señores" (Fig. 10).

Porque la forma de la calle no está adaptada. Nuestras calles datan todavía en gran parte del siglo XVI o XVII. Recuérdese que a mediados del siglo XVI circulaban por París *dos coches:* la carroza de la Reina y la de la princesa Diana. La calle del siglo XIX-XX es una calle de circulación hipomóvil.

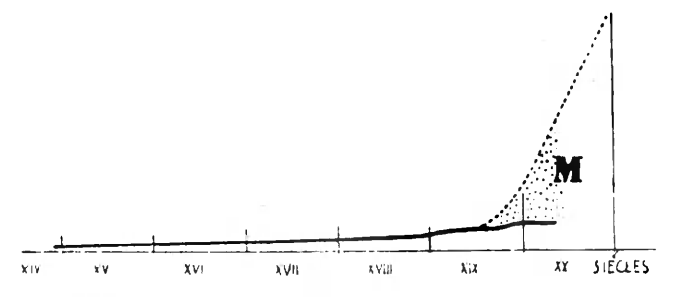


Fig. 8. Ensanchamiento progresivo de calles. La zona punteada M muestra lo que debería haber sido el desarrollo del sistema de calles. Desgraciadamente, distamos mucho de él. De ahí la crisis.

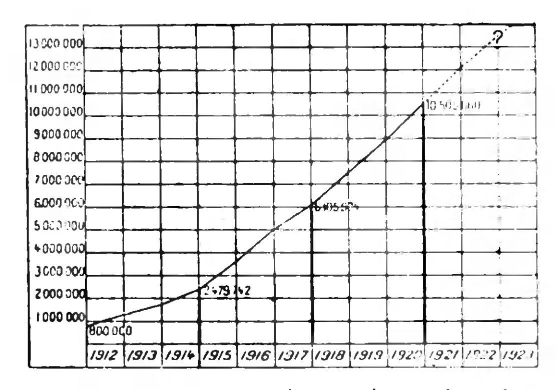


Fig. 9. Incremento anual de la producción de automotores de acuerdo con las cifras publicadas desde 1912 hasta 1922 (Informe Massart).

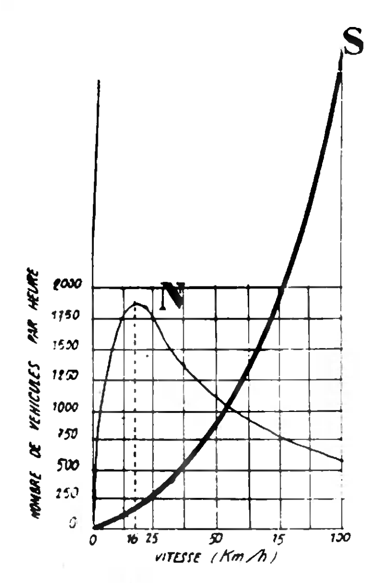


Fig. 10. La curva N muestra el punto máximo de rendimiento y de velocidad (1775 coches a 16 kms. por hora). Si el coche hace 100 kms. por hora, la calle sólo rendirá 500 coches por hora. Esta curva ha sido establecida según el principio de que cada coche debe tener el espacio necesario para poder frenar ante cualquier señal. Si se construyeran, por arriba de las calles esenciales de la ciudad, autopistas sin intersecciones frecuentes, N sería reemplazada por S, esto es, un rendimiento tanto mayor cuanto más grande sea la velocidad.

	Cruce *Rivoli Sébastopol*	Cruce *Drouot*	*Champs Elysées-Ch. de Marly*	Cruce *Royale St. Honoré*	Totales
1908 3-9 febrero	33.993	57.409	45.710	69.228	206.340
1910 18-24 abril	37.528	60.711	74.237	73.178	242.654
1912 13-19 mayo	42.681	51.289	81.437	85.557	260.964
1914 27 abril — 3 mayo	62.703	56.174	88.707	83.410	290.102
1919 19-25 febrero	34.436	44.772	66.440	65.081	210.729
26 mayo — 4 junio	40.355	54.764	114.368	84.408	293.895
1920 3-4 noviembre	48.805	60.978	90.143	82.944	282.870
1921 30 mayo — 5 junio	50.702	65.970	100.656	81.174	298.302
1922 15-21 marzo	48.641	65.107	104.862	88.351	306.961

Fig. 11. Recuentos efectuados por los servicios de control de la circulación de la Dirección de Policía de París. Tráfico de coches por diversos cruces.

Adonde se vuelvan los ojos se encuentran la congestión, la estrangulación. ¿Dónde se estacionan los miles de coches de la ciudad moderna?
A lo largo de las veredas, embotellando la circulación; la circulación mata la circulación; el hombre de negocios neoyorkino abandona su coche en las afueras!! Habría que crear parques de estacionamiento públicos, vastos, abrigados, para dejar los coches durante las horas de trabajo.
Las calles actuales se niegan a ello. La calle-corredor ya no puede subsistir y por mil motivos. Hay que crear otro tipo de calle.

¿Cómo determinar este tipo de calle? Si se establece la estadística de los lugares de tránsito de los pesos pesados (camiones) se conocerá el lecho de esos ríos macizos y lentos.

Hacer también la estadística de los gastos de instalación de desagües, canalizaciones de agua, gas, electricidad, teléfono, aire comprimido, neumáticos, etc. ¡La de gastos de mantenimiento de dichos órganos en los sectores más amenazados de la ciudad!

Luego, por último, la de los gastos de excavación y rellenamiento que han sido, son o deben ser ejecutados para la construcción de los inmuebles en la extensión de esos sectores.

Hecho esto, reflexionar un minuto y hacerse a la idea de que la enorme superficie de París ha sido excavada cuatro metros para hundir locales en la tierra húmeda e insalubre, absorbiendo sumas disparatadas, enterrando una cantidad cúbica formidable de construcción casi inutilizable. Concluir afirmando que en la actualidad es totalmente inútil meter bajo una casa pilares de cemento suficientes para asegurar la fundación. Llegar a la conclusión de que la calle ya no es sólo la tierra firme *sino una máquina para circular, un aparato circulatorio*, un órgano nuevo, una construcción en sí y de decisiva importancia, una especie de fábrica longitudinal; que necesita uno o dos pisos y que sería posible, recurriendo meramente al buen sentido, ponerse a ejecutar las ciudades-pilotes, solución cándida, ejecutable en cualquier momento.[1] La estadística, reiteradamente, responderá sí. Sólo se trata de un ejemplo.

He aquí finalmente, otras estadísticas que hacer (que están hechas, quizás) y que nos proporcionarían ese punto de apoyo necesario para levantar el mundo... oficial:

---

1 Véase *Esprit Nouveau*, nº 4, 1920: *les Villes-Pilotis* y *Vers une Architecture*, edición Crès, 1923.

"De una patada Pegaso hizo salir de la montaña de Helicón la fuente de Hipocrene, donde los poetas, dícese, iban a buscar inspiración."

Para concebir la auténtica calle moderna:

1. En las horas de obstrucción, ¿cuál es la cifra de pasajeros procedentes de las afueras que vomita cada estación?

2. ¿Según qué aceleración se produce la agonía de los árboles a lo largo de las calles actuales, en la atmósfera del gas de nafta o petróleo y de aceite quemado y en medio de la radiación calórica proveniente del cañón comprimido por casas y calles en su deplorable relación actual?

3. ¿Cuál es la curva de excitación del sistema nervioso de un habitante urbano sometido en el curso de los diez últimos años al fenómeno de la gran ciudad? ¿Y su sistema respiratorio?

Para descongestionar la gran ciudad y conquistarle una inmensa superficie accesible en las mejores condiciones de higiene:

1. ¿Cuál es el crecimiento de las superficies de terrazas construidas en todos los inmuebles del país, tanto si se trata de terrazas cerradas como de terrazas con acceso? Pues los eternos "obstaculizadores" verían entonces *existir* (y resistir) este método que sólo constituye la expresión del buen sentido que utiliza el progreso; y el urbanismo podría extender sus trazados AL TECHO de la ciudad, recuperando una parte de esta superficie accesible y trazando en ella un orden nuevo de calles de reposo, lejos del ruido y en medio del verdor.

Para facilitar a los realizadores de mañana los medios financieros útiles:

1. ¿Cuál es la valorización del suelo de una ciudad?

a) ¿Cuando los negocios se instalan en un barrio expulsando la vivienda burguesa?

b) ¿Cuando manzanas de inmuebles vetustos son demolidas y nuevas avenidas amplias se trazan?

Etc., etc....

La estadística muestra el pasado y bosqueja el porvenir; proporciona cifras y da el sentido de las curvas.

Por otra parte, nuevos acontecimientos (el siglo XIX con los ferrocarriles, la tracción automóvil, las comunicaciones telegráficas y telefónicas, etc.) perturban totalmente el curso regular de las cosas.

Si A = vías de comunicación antiguas,
Si B = cifra de la antigua población, incluyendo su circulación (de personas y mercaderías), su higiene, estado moral, etc.
Si A_1 = vías de comunicación nuevas,
Si B_1 = nueva población, su circulación (de personas y mercaderías), su higiene, estado moral, etc.

La ecuación es:

$$A:B = A_1:B_1.$$

A y B eran proporcionales.

A_1 prácticamente no ha modificado a A, por lo tanto

$A = A_1$.

B_1 se ha vuelto enorme.

La ecuación se vuelve absurda: $A:B = A:B_1$.

Puede simbolizarse en la siguiente forma:

$\boxed{A} : \boxed{B} = A_1 \; B_1$

El producto de los medios y los extremos da:

Es absurdo.
En su situación actual, la gran ciudad moderna es absurda.

Pero, de hecho, gasta y lleva lentamente a la usura millones de seres humanos; y el país que está por detrás caerá en un letargo.
La estadística es implacable.

"Tengo 29 años, soy muy serio, pero sin relaciones. Deseo hallar, con perspectivas de casamiento, joven amiga, simple empleada pero realmente bien. Grandes cualidades de corazón. Escribir J. Raymond..."

IX Recortes de Diarios

Sólo leo un diario por día, y... ¡bueno!
Los telegramas trazan la curva registrada por el aparato sismológico del mundo, las noticias policiales destacan cotidianamente el drama que ocurre en todas partes y a nuestra puerta; llamaradas de ciencia, de historia; lo económico, la política.

Desde hace un año (1923) se ve incluir en el orden del día el problema del *urbanismo.*

Hangar, depósito, abrigo de los "dejados en cuenta" de graves cuestiones: natalidad, equilibrio social, organización industrial y comercial, alcoholismo, criminalidad, moralidad especial de la gran ciudad, civismo, etc. *Urbi et Orbi, dentro y fuera de la ciudad,* he aquí la expresión (¡y es vieja!) que señala la presencia omnipotente de la ciudad: nada sin la ciudad. En realidad, el urbanismo es el expresivo producto del pacto de asociación que ha condicionado siempre la existencia posible de los hombres.

Desde hace un año [1] se ve cómo el urbanismo aparece más y más en las columnas densas de los diarios.

He recogido, al azar de los hallazgos, estos recortes de diarios que presento aquí en un orden sumario; la línea más modesta testimonia tan expresa y expresivamente como los grandes artículos titulados. El diario indica la temperatura. La temperatura de la ciudad es de fiebre.

Y pronto el urbanismo no será ya un vago "dejado a cuenta". El urbanismo será una de las más candentes cuestiones en debate. En breve, no será posible evadirse de los problemas candentes que el urbanismo plantea diariamente.

---

[1] La omisión de los recortes de diarios que ilustran la edición francesa original, de imposible reproducción, no dificulta la comprensión del capítulo. *(N. del E.)*

La circulación

He aquí algunos titulares:

Aprendamos a circular.
Los coches hasta el tope.
El urbanismo.
Para evitar la congestión
La multiplicación de los agentes
Un caballo detiene a mil caballos de fuerza.

Cincuenta años de maquinismo nos han dado la tracción automóvil. La velocidad ha aumentado en la proporción de uno a treinta. Las fábricas producen autos; todos quieren tener su auto para andar ligero, porque hay que andar ligero. Subsiste la calle de hace cuarenta o cuatrocientos siglos, pero ya no tiene sentido para nosotros.
La ciudad está embotellada; la prensa transmite el rumor creciente de nuestras protestas, así como de nuestras dificultades.

Los accidentes

Basta un recorte. El mismo tema todos los días repite su monotonía. Cada día, la prensa nos informa lacónicamente sobre los muertos y los heridos.

La calle

UNA AZADADA

¿Poema de Edgar Poe? No. Una azadada catastrófica en esta calle milenaria que ya no tiene sentido. La calle es una máquina para circular; es una fábrica cuyo instrumental debe realizar la circulación. La calle moderna es un órgano nuevo. Hay que crear calles de tal tipo que estén equipadas como está equipada una fábrica.
¡Atención! Si se examina el problema actual de la calle y se anuncia su solución, las ciudades temblarán sobre sus cimientos y la era del urbanismo se abrirá, era de grandes obras, era de grandeza.
El señor Massard, presidente de la segunda Comisión del Concejo Municipal de París, funda toda investigación *sobre el factor velocidad que debe*



Fig. 12. La angustiosa despedida de un padre de familia antes de cruzar la calle frente a la *Gare de L'Est.* Recorte del diario *Le Journal:* Dibujo de Capy.



Fig. 13. Infracción del peatón: "¿Cómo quiere usted que le haga una boleta de contravención? ¡Le falta la parte donde guarda sus documentos!" Recorte del diario *Le Journal*, diciembre 16 de 1924.



Fig. 14. "Quiero que en Francia llegue a haber un automóvil por cabeza, porque... será la única forma de evitar que cada automóvil llegue a tener su cabeza de habitante." Recorte del diario *Le Journal*, octubre 2 de 1923.

ser preservado. Tal profesión de fe es un programa. Tal programa es una profesión de fe. Hemos visto desaparecer casi totalmente los caballos de París. Pero el auto aún es considerado una prueba manifiesta de lujo. He aquí un recorte de diario que dice en qué se convierte el camión en la vida urbana. ¿Entonces? Entonces hay que concebir calles que tengan en cuenta el camión.

Consecuencias

He aquí algunos otros titulares:

Los árboles mueren
El drama de los alquileres
Paris-Flirt.
El diario *Peuple* se inquieta.

Consecuencia objetiva: ¡los árboles mueren! ¿Y los habitantes de la ciudad? De *Paris-Flirt*, periódico humorístico, surge la angustia que oprime en la soledad a millones de seres que se desconocen y muchos de los cuales, salidos del trajín de la fábrica, del subterráneo, de la calle, están solos, desesperadamente solos y desamparados. El diario *Peuple* se inquieta ante un urbanismo que podría brindar beneficios limitados pero suficientes para calmar la cólera de los desposeídos.
Amenaza física, inquietud moral de la ciudad gigante.

Iniciativas

Cuando se quiere, se puede. Mi madre se esforzaba por hacernos admitir este recio precepto.

Pruebas; optimismo: cuando se quiere, se puede
¿Querer qué? Responder ensayando formular el problema del urbanismo.

Un programa

Un programa: eso es todo.

Hay programas: fragmentarios o de conjunto. ¡Que quienes disciernen soluciones traten de formular un programa! Los acontecimientos se precipitan. Una nueva época está en camino de reemplazar a una época acabada, muerta. ¡Programas preparados por gente nueva! En estas décadas la época avanza vertiginosamente; los programas son siempre demasiado cortos, nunca bastante previsores. Por muchos programas que se presenten, nunca habrá demasiados. En un número limitado de años, el urbanismo habrá puesto en juego tales intereses que una parte considerable de la actividad técnica e industrial le estará dedicada.

Cada día más, la prensa incluye en sus densas columnas al *urbanismo,* este elemento de orden sobre el cual se organiza nuestra existencia.

Pueden ser realizados: esto es lo que hace audaces a nuestros sueños.

X Nuestros Medios

"Los anales de la humanidad no mencionan ningún duelo de naciones tan gigantesco como la guerra franco-prusiana; ningún período de la historia es tan fecundo en acontecimientos sobrecogedores y grandiosos, apiñados en algunos meses" (Introducción a una Historia popular de la guerra de 1870-1871).

...¡He ahí lo que se pensaba en 1871!

Para estimular ardores medrosos, para alentar fuerzas a la espectativa, para lanzarlas al asalto contra las transacciones y los estancamientos democráticos, es necesario mostrar claramente los medios de que nos han dotado las labores anteriores.

Hay que hacer ver que ante el desbordante fenómeno colectivo de la gran ciudad, nuestras iniciativas, nuestras fuerzas y nuestros medios, ya no son individuales como otrora, y por lo tanto limitados e ineficaces, sino que proceden de la intensa fusión de todas las energías, nacida del nuevo progreso que ha forjado nuestro siglo; que esas iniciativas, fuerzas y medios son una especie de colosal pirámide cuyas sucesivas hiladas están constituidas por individuos agrupados, reunidos, regimentados por el movimiento hoy universal de la idea. Hay que hacer ver este acontecimiento reciente que es la solidaridad interhumana, internacional, intercontinental. En el siglo XX, el pensamiento es solidario en todos los puntos del mundo: un acto ya no resulta del poder aislado de un hombre; un acto, una acción, una empresa son una realización de medios universales; los cuales son consecuencia del trabajo innumerable de todos. Colaboración auténtica. Un hombre es muy pequeño y en su pensamiento puede ser mediocre; pero dispone del instrumental del mundo.

Este progreso —reciente— crece cada día; ha sonado la hora de la ciencia (no había sonado hasta ahora, antes del maquinismo). Qué sabemos del mañana sino que veremos transformaciones hoy imprevisibles, que las veremos nosotros los que ya estamos sofocados por esta rápida arrancada de los últimos veinte años. Nuestros padres y nuestros abuelos tuvieron otra existencia y otro medio. Nuestra existencia actual es anormal, está desequilibrada y nuestro medio antagónico es insoportable. Disponemos en adelante de la colaboración universal para realizar lo que el espíritu

concibe para fecha próxima, plazo impostergable. Un ejemplo entre mil va a explicarlo.

Se trata de una enorme represa en construcción en los Alpes. Problema técnico sencillo: paciencia y exactitud para relevar los niveles del valle y sus vertientes. Una multiplicación para cubicar el agua del lago artificial que se creará. Un poco de regla de cálculo para resolver algunas fórmulas relativamente sencillas. Se saca la conclusión: hay que construir una represa de tantos metros de largo, de tantos metros de alto; tendrá tal espesor en la base, tal otro en el extremo superior, la presión sobre la represa será de tanto. Un espíritu medio puede hacer todos estos cálculos: etapa insignificante.

Pero las cifras son abrumadoras, la cantidad de cemento que hay que meter allí es colosal. La represa se halla a 2.500 metros de altura, en el límite de las nieves eternas. El valle está en el fin del mundo, lejos de toda estación y de todo camino; en torno, precipicios y murallas de roca obstruyen la ruta. La nieve hace todos los inviernos un colchón de 20 metros de espesor en el sitio estrecho donde se construirá la represa y hará huir a los obreros al cabo del quinto mes; las tormentas son las propias de esas grandes alturas.

Ni un ser humano en estos parajes, ni una cabaña, salvo la del club alpino que alberga en verano a los alpinistas. No hay provisiones, no hay abastecimientos. Tales son las condiciones en que va a operarse el milagro.

...Un faraón empleó 3.000 hombres para llevar, de la cantera al templo, un monolito; 2.000 bateleros fueron ocupados durante tres años para transportar un monumento de granito tallado en un bloque. ¿Se conciben los gritos, los latigazos, el suplicio de esos rebaños humanos, la baraúnda innominable, bárbara, escandalosa?

....

Por un abrupto collado se desemboca en el valle en las alturas. Música: un suave ronroneo. El ronroneo de roldanas bien engrasadas que ruedan sobre un cable de acero. Todo consiste en eso: un teleférico, un doble cable de acero que, a través de kilómetros, suspendido a 10 metros por encima de las rocas y la vegetación, ejecuta su labor desde las 5 de la mañana hasta las 5 de la tarde. Todo el valle ronronea suavemente. En la extremidad, al pie de un glaciar, una draga raspa en el aluvión y arranca los cantos rodados que servirán para el hormigón, después de haber pasado

por las máquinas trituradoras, cintas transportadoras, las lavadoras, las separadoras y las cargadoras mecánicas de rendimiento continuo que expiden entre cielo y tierra, a lo largo del cable, este enorme tonelaje de grava reducido a un tamaño uniforme y a una calidad útil. Una tras otra, cada 50 metros, llegan las tolvas a la cima, a 100 metros por arriba de las obras de construcción de la represa, a la sección de las mezcladoras, y se descargan automáticamente. Procedente de la parte opuesta, del valle bajo, donde un funicular desciende desde 800 metros en otro valle, hacia esta estación a gran altura que un pequeño ferrocarril ágil y obstinado liga a través de cien pasajes escabrosos y vertiginosos con el gran valle que está 2.000 metros más abajo que la represa, las tolvas transportadoras desfilan llevando una bolsa de cemento cada vez que han pasado dos o tres otras con canto rodado. Basta organizar los mecanismos para que estos dos teleféricos trabajen, procedente uno del glaciar y el otro del remoto valle, con mucho más exactitud que las dos manos de un hombre. Y cada día, 1.200.000 kilos de materiales dosificados con exactitud han sido vertidos suavemente en las mezcladoras. Arriba, pues, almacenamiento, dosificación, relación de agua rigurosamente exacta, mezcla; el hormigón corre en grandes chorros a tolvas que, por un ascenso brusco, son llevadas a lo alto de las torres que se inclinan sobre la represa. El hormigón basculado automáticamente se vuelca en los vertedores. ¡Qué vertedores! Imagínese uno suspendido, en el azul del cielo, una red de cables que forman a través del valle como puentes colgantes; esos vertedores, que en realidad son toboganes, descienden en pendiente regulada de lo alto de los aires hacia la represa y allá, finalmente, están los hombres que trabajan. Asen, por el freno, el hocico de esas serpientes gigantescas y orientan la oleada de hormigón adonde se lo precisa; así el hormigón corre y correrá sin parar durante horas... y tres veranos.

El suave ronroneo está por doquier en la montaña; uno se despierta por la mañana a las cinco en la cabaña del club alpino; tiende la oreja a esa música melodiosa y experimenta una sensación de bienestar, de seguridad, de norma. No hay hombres en ninguna parte, excepto la veintena en la represa. Aquí y allá, por el lado de las máquinas, hay peones que engrasan, lustran, y mecánicos que vigilan. Hay también todo un contingente de limpiadores ¡Pero sí!, allá en la cima, en pleno firmamento, espectáculo de vértigo, un obrero desciende a uno de los vertedores para limpiar. Otro vértigo: a babor de la represa, diez hombres se hacen pasar a estribor; del cielo ha descendido una plataforma; al cielo se remonta con este racimo

de hombres de pie; luego, en lo alto, ha corrido a lo largo del cable y he aquí que vuelve a descender al otro extremo de la represa. Uno está al pie de las obras; pueden verse las torres rojas de minio, los cables blancos que relucen; los Alpes dominan. Es una tontería, pero uno piensa en la *Tetralogía,* en los Gigantes que construyeron el *Walhalla* (¡pido perdón!); los dioses están en la tierra y mueven una manivela en la sala de máquinas; el órgano resuena suavemente por todo el paisaje feraz; rebaños de vacas y cabras dan cuenta de las últimas y escasas hierbas; esplendor silencioso de las altas cumbres.
Uno se dice: el hombre es grande; ¡ataca los cielos! En la torre de Babel se habla francés y la obra marcha. En verdad, uno se siente emocionado, subyugado. ¡Qué hermoso es esto!

. . . .

He aquí la lección de la represa:
Al pie de la represa se halla esa especie de campamento del Far West, las barracas impecables, de tipo standard, cómodas, limpias como hospitales, donde comen y duermen los obreros de la represa.
También allí está la gran barraca donde se encuentra la dirección de la represa. Uno sube a la barraca donde están los grandes capitanes: tres señores muy normales, tan comunes como usted o como yo; peor todavía, porque se desternillan ante la idea del "espíritu nuevo". Nosotros los glorificamos, a ellos, por su obra. "Pero no, protestan, nos basta con hacer nuestros 600 metros cúbicos por día"; les manifestamos nuestra emoción; de nada. Les decimos: "¡Qué belleza!" Nos toman por imbéciles ¡Poetas! Uno se siente horriblemente decepcionado.
"Una empresa así, decimos, es la premisa grandiosa de los tiempos que se aproximan. Cuando las ciudades sean construidas con medios tales... Cuando se inicien las grandes obras de París, ¿en qué obra magna no puede pensarse?... etc." "París, el centro de París, grandes obras, pero ¿quieren ustedes, entonces, arrasar con todo? ¿Y la belleza, señores? ¿Y el pasado, señores?" (Afuera, por las ventanas, se ve en el cielo el Walhalla de acero). Semejante organización, decimos, revela la fuerza de una nueva época y abre a nuestros ojos horizontes deslumbrantes... "¡Oh, sí, la jornada de ocho horas, los dancings, los cines por todas partes, las muchachas sin pudor!..."
Y uno se cae del cielo, rotas las alas. Uno está verdaderamente molido.

Pero no, he aquí, finalmente, la lección de la represa:

a) Una regla de cálculo. La regla de cálculo resuelve las ecuaciones del universo; la física del universo es la base de las obras humanas.

b) Un contralor meticuloso: levantarse a las 5, mover la manivela en la sala de máquinas; el ronroneo comienza; controlar el engrase de todo lo que rueda y da vueltas; mover los mandos conforme al consumo.

c) Alguien que se ocupe de la faena de compilar todo; para hacer una represa se necesitan locomotoras de montaña y vagones, teleféricos, torres, un sistema para hormigonar, mezcladoras, una draga. Dirigir dicha maquinaria.

El gran capitán de la represa, coincidencia completamente fortuita, es un contratista que conocimos, veinte años atrás, en una aldea donde hacía pequeñas casas. Pero entonces pudimos observar que sus estimaciones eran asombrosamente precisas, que sus equipos, aunque pequeños, estaban adecuados con exactitud. Este hombre es uno de esos hombres —muy contados— que controlan siempre, con rigor, con precisión, el domingo, los días de semana, y que no desfallecen jamás. Un contralor nato. *Porque nunca ha desfallecido,* se ha convertido, veinte años después, en el gran capitán de la represa.

En consecuencia: la naturaleza es multiforme, fecunda, ilimitada, pero el hombre saca de ella leyes simples y establece así ecuaciones simples. El trabajo humano debe llevarse a cabo con orden y sólo el orden permite las grandes obras. No hay necesidad de grandes hombres para hacer grandes obras. Han hecho falta grandes hombres, aquí y allá, para hallar las ecuaciones de la naturaleza.

Para hacer una represa es necesario... (véase c, más arriba).

Examinemos de cerca esta enorme potencia mecánica que trabaja aquí. Es el encuentro internacional de todos los inventores. En las bobinas de los cables dice "Francia"; en las locomotoras, "Leipzig"; en las torres y los vertedores, "U. S. A."; en las máquinas eléctricas, "Suiza"; y así siguiendo. Hay piezas minúsculas, del tamaño de dos nueces, y que sirven para hacer la sutura de dos cables; en la fundición puede leerse "U. S. A.". Reflexionemos, el milagro se explica: el mundo entero colabora hoy. Cuando una cosa, aunque sea pequeña como un tornillo o como un ganchillo, es una invención ingeniosa, lo suplanta todo, todo lo invade, se impone. ¡En todas partes! Nada de océanos, nada de fronteras, de idiomas, de usos locales: existe. Multiplíquese el fenómeno y se llega a la conclusión: todo lo que pertenece al progreso, esto es, al instrumental humano, se suma como

valor positivo, se incluye en el total. El progreso asciende. La ciencia nos ha proporcionado la máquina. La máquina nos proporciona una potencia ilimitada. Podemos, a nuestra vez, hacer milagros naturales.

Tenemos en las manos el instrumental que es la suma de las conquistas humanas.

Y con este instrumental, que es algo súbitamente aparecido, súbitamente gigantesco, podemos hacer *grandes cosas.*

He ahí la lección de la represa.

Quedan por hacer *grandes cosas.* Y para eso los dioses del nuevo Walhalla sólo son materia bruta, incapaz de conmovernos perdurablemente.

Se trata entonces de alma; de algo que hace a nuestro corazón, que ya no es internacional e innúmero sino individual y no se suma; es algo que *está en un hombre* y esa potencia muere con él. Potencia de síntesis generosa. Se trata de *arte,* entonces.

Esos hombres de la represa son unidades banales, como ustedes y como yo, especializados dentro de límites muy estrechos.

La represa es grandiosa.

Porque si los hombres son pequeños y estrechos, el hombre tiene en sí la potencia de lo grandioso.

La dificultad ya no es vertiginosa, se subdivide indefinidamente, se distribuye en series; las series se adaptan a los individuos; la dificultad queda a la altura de nuestros hombros.

Los hombres pueden ser mezquinos.

La entidad hombre es grande.

La represa es grande.

He aquí lo que hace audaces nuestros sueños: pueden ser realizados.

Estamos ante un rey, gran urbanista en la historia, Luis XIV. París no es entonces más que un hormiguero, nacido de un fatal desorden.

Todo es callejuelas, estrechez, al modo "Tres mosqueteros". ¡Soñar con belleza en este barullo! ¡Con belleza arquitectónica! Era necesario, para soñar así, más temeridad que la que requiere el momento actual en que precisamente hemos heredado lo que va a ser descrito.

No digamos sarcásticamente que todo le era posible al hombre potentado. ¿Nuestros ministerios y departamentos competentes no son acaso potentados de derecho (si, a causa de cierta lasitud, no llegan a serlo de hecho)? *No, había que tener una idea,* meditarla, aclararla.

Y dictaminó: la *Place Vendôme* es pequeña y sin fasto. Sus estructuras van a ser demolidas y los materiales servirán para la construcción de la nueva *Place Vendôme,* según el proyecto de Mansart. La fachada de la plaza será hecha a expensas del rey. Los terrenos tras las fachadas se venderán a gusto de los compradores.

Los compradores adquieren, unos, dos ventanas de fachada; otros, diez ventanas. Las estructuras de las mansiones privadas se extenderán en profundidad.

La *Place Vendôme* se ha convertido en uno de los tesoros más puros del patrimonio universal.[1]

¡Tener una idea, una concepción, un programa! Eso es lo que hace falta. ¿Los medios?

¿No tenemos medios?

Luis XIV se sirvió de palas, de azadas; la carretilla acababa de ser inventada por Pascal.

La organización financiera, que monopoliza los pueblos y hasta sabe llevarlos a guerras abominables, ¿no está hoy en su apogeo? La pequeña organización de la *Place Vendôme* por Luis XIV es una cosa minúscula, pese a lo cual la plaza todavía se mantiene para nuestro orgullo y regocijo.

He aquí un rey, último gran urbanista en la historia, Luis XIV. París entonces no es nada más que un hormiguero, nacido de un desorden fatal. Sólo hay callejuelas, estrechez. ¿Soñar con belleza en este barullo, con belleza arquitectónica? Había que tener una idea, meditarla, hacerla clara.

¿Nuestros ministerios y departamentos competentes no son potentados de derecho?

En otro tiempo la caída en desgracia podía llevar a la Bastilla. En la actualidad, el retiro está lleno de atenciones, de solicitud y deferencia. Ahora ni siquiera es peligroso tener ideas.

---

[1] La confusión de ideas es grande. Uno de los jefes de nuestros destinos urbanos exclamaba: "¿Le parece bonito, ese asunto de la *Place Vendôme*? Cada uno hace a su modo detrás de la fachada. Es una cosa falsa, inmoral; es la negación de la arquitectura. Cada cual debe tener *su fachada.* Es un problema de decoro, etc."
Se vuelve a la ciudad medieval. La gran brecha abierta por Luis XIV, ampliada por Napoleón *(Rue de Rivoli)*, se cierra...

Tener *una idea, una concepción, un programa.* Eso es lo que se necesita.
¿Los medios?
El barón Haussmann abrió en París las brechas más grandes, las sangrías más audaces. Parecía que París no podría soportar la cirugía de Haussmann.
Pero ¿acaso París *no vive* hoy de lo que hizo este hombre temerario y valiente? ¿Sus medios? La pala, la azada, la carretilla, las armas pueriles de todos los pueblos... hasta el nuevo maquinismo.
Es realmente admirable lo que supo hacer Haussmann. Y, al destruir el caos ¡hizo subir las finanzas del Emperador!
...Las Cámaras entonces, en asambleas encrespadas, apostrofaban a este hombre inquietante. Y un día, en los confines del terror, lo acusaron de haber creado, en pleno centro de París, *un desierto:* ¡el *Boulevard Sébastopol!* (tan congestionado que desde hace un año se ha ensayado todo en él: el bastón blanco del agente, el silbato, los agentes a caballo, las señales eléctricas, ópticas y sonoras). ¡Así es la vida!

Segunda parte

Un Trabajo de Laboratorio
Un Estudio Teórico

Es necesaria una línea de conducta. Son necesarios los principios fundamentales del urbanismo moderno.
Es necesario llegar, construyendo un edificio teórico riguroso, a formular principios fundamentales del urbanismo moderno.

XI Una Ciudad Contemporánea

He preparado, mediante el análisis técnico y la síntesis arquitectónica, el plan de una ciudad contemporánea de tres millones de habitantes. Dicho trabajo fue expuesto durante noviembre de 1922 en el Salón de Otoño de París. Fue acogido con cierto estupor; la sorpresa llevó a unos a la cólera, a otros al entusiasmo. La solución preconizada era violenta; las transacciones quedaban de lado. Los planos expuestos carecían de comentarios; y a los planos, por desgracia, no todos los leen. Habría sido necesario estar presente para responder a las preguntas fundamentales que salían del fondo mismo de la sensibilidad. Tales preguntas son de importancia capital y no pueden quedar sin respuesta. Habiéndoseme luego pedido que escribiera este estudio destinado a presentar los nuevos principios del urbanismo, me he entregado resueltamente a responder *ante todo* a esas preguntas fundamentales. He echado mano a dos tipos de argumento: en primer lugar, de los esencialmente humanos, standards del espíritu, standards del corazón, fisiología de las sensaciones; luego, de aquellos extraídos de la historia y la estadística. Así tocaba las bases humanas y estaba en posesión del medio en que se desarrollan nuestros actos.
Pienso así haber hecho superar a mi lector etapas en las que se ha abastecido con algunas certidumbres. Puedo ahora, desarrollando los planos que voy a presentar, tener la tranquilidad de admitir que su asombro ya no será debido a la estupefacción, que sus temores no se deberán ahora al desorden.

Una ciudad contemporánea de tres millones de habitantes

Procediendo como el técnico en su laboratorio, dejo de lado los casos específicos; aparto todos los accidentes; me preparo un terreno ideal. El objetivo no consistía en vencer situaciones preexistentes, sino *llegar con*

la construcción de un edificio teórico riguroso, a formular principios fundamentales del urbanismo moderno. Dichos principios fundamentales, si son ciertos, pueden constituir el esqueleto de todo sistema de urbanización contemporánea; constituirán la *regla* según la cual puede hacerse el juego. Contemplar luego el caso específico, esto es, cualquier caso —París, Londres, Berlín, Nueva York o un villorrio minúsculo— es ser dueño, si se parte de conocimientos cabales, de dar una dirección a la batalla que va a iniciarse. Pues es librar una batalla formidable querer urbanizar una gran ciudad contemporánea. Y ¿ha visto alguien librarse una batalla sin conocimiento exacto de los objetivos que hay que alcanzar? En eso estamos, precisamente. Autoridades acorraladas se lanzan en aventuras de policías con varitas, de policías montados, de señales sonoras y luminosas, de pasarelas sobre las calles, de veredas circulantes bajo las calles, de ciudades-jardín, de supresión de tranvías, etc. Todo esto, sucesivamente, jadeando, para hacer frente a la fiera. La FIERA, la Gran Ciudad, es mucho más poderosa que eso: sólo sirve para despertarla ¿Qué inventarán mañana?
Hace falta una línea de conducta.[1]
Son necesarios principios fundamentales del urbanismo moderno.

Terreno

El terreno llano es el terreno ideal. En todas partes donde la circulación se intensifica, el terreno llano proporciona las soluciones normales. Donde la circulación disminuye, los accidentes del terreno estorban menos.
El río pasa lejos de la ciudad. El río es un ferrocarril sobre el agua, es una estación de mercaderías, una estación de entrecasa. En una casa bien puesta, la escalera de servicio no pasa por la sala, incluso si la mucama de Bretaña es coqueta (incluso si las barcazas emboban al ocioso inclinado sobre el puente).

---

[1] ¡Llegan sugestiones a granel! ¿Cómo controlar? Su autor, como su público, se han dado "su pequeño gusto". Las tragan muy satisfechos. ¿Y si fueran graves errores? Cómo distinguir entre lo racional y el sueño demasiado poético. La gran prensa extasiada acepta con entusiasmo las ideas, los "macanazos" también. Así, el *Intransigeant*, que desde hace dos años marca la cadencia, anuncia: "A las ciudades de mañana hay que construirlas en nuevos países." Pero, hay que ver las ciudades viejas. El examen lo confirma. *L'Illustration* nos confía la propuesta de uno de los más grandes arquitectos y de los más razonables, quien por una vez da un consejo peligroso: ¡erigir alrededor de París un cinturón de rascacielos! Idea poética indefendible: los rascacielos deben elevarse *en el centro* y no en la periferia.

La población

La urbana, la suburbana, la mixta.

a) La urbana, los del centro, que tienen allí sus ocupaciones y que residen en la ciudad.

b) La suburbana, los que trabajan en la periferia, en la zona de las fábricas y no van a la ciudad; residen en la ciudad-jardín.

c) La mixta, los que llevan a cabo su labor en el centro de los negocios, pero que mantienen sus familias en las ciudades-jardín.

Distribuir en a, b y c (y mediante clasificación se procura *realizar prácticamente la transmutación* de las especies reconocidas) equivale a afrontar abiertamente el problema del urbanismo puesto que implica determinar los cantones de estas tres unidades, fijar sus extensiones y, por tanto, plantear y resolver el problema de:

1º La *ciudad,* centro de negocios y residencias urbanas.

2º La *ciudad industrial* y las *ciudades-jardín* (transportes).

3º Las *ciudades-jardín* y los *transportes diarios.*

Reconocer un órgano denso, rápido, ágil, concentrado: la *ciudad* (centro debidamente organizado). Otro órgano flexible, extenso, elástico: la *ciudad-jardín* (cinturón). Entre estos dos órganos, reconocer con *fuerza de ley* la presencia indispensable de la zona de protección y extensión, *zona sometida,* arboledas y prados, reserva de aire.

Las densidades

Tanto más grande es la densidad de población de una ciudad, tanto más pequeñas son las distancias que recorrer. Consecuencia: *aumentar la densidad del centro de las ciudades, sede de los negocios.*

Pulmón

El trabajo moderno se intensifica cada vez más, con exigencias cada vez más peligrosas para nuestro sistema nervioso. El trabajo de hoy exige la calma, el aire puro y no el aire viciado.

Las ciudades actuales aumentan su densidad a expensas de las plantaciones que son el pulmón de la ciudad.

La ciudad moderna debe aumentar su densidad pero aumentar al mismo tiempo, considerablemente, las superficies plantadas.

Aumentar las superficies plantadas y disminuir el trayecto a recorrer. Hay que construir en *altura* el centro de la ciudad.
Los departamentos residenciales en la ciudad no pueden estar construidos en "calles en corredor", atiborradas de estrépito, invadidas de polvo y sobre patios oscuros.
El departamento urbano debe ser construido sin patio y lejos de las calles, dando sus ventanas sobre amplios parques: lotes en rediente y lotes cerrados.

La calle

La calle actual es la vieja "tierra firme" sobre la que se ha puesto un pavimento, bajo la que se han excavado algunos subterráneos.
La calle moderna es un organismo nuevo, especie de fábrica longitudinal, depósito aireado de múltiples órganos complejos y delicados (las canalizaciones). Va contra todo sentido económico, contra toda seguridad y buen sentido enterrar las canalizaciones de la ciudad. Las canalizaciones deben ser accesibles de todas partes. Las secciones de esta fábrica longitudinal tienen variados destinos. El objeto de esta fábrica tanto es la construcción de las casas con que se tiene la costumbre de flanquearla como los puentes que la prolongan a través de los cañadones o por encima de los ríos.
La calle moderna debe constituir una obra maestra de ingeniería civil y no una obra de peones camineros.
La *calle en corredor* no debe ser tolerada más porque envenena las casas que la bordean y provoca la construcción de patios cerrados.

La circulación

Se clasifica mejor que cualquier otra cosa.
En la actualidad, no está clasificada... dinamita arrojada a la hornalla en los corredores de las calles. El peatón recibe un golpe mortal. Y con esto, no circula más. El sacrificio de los peatones es estéril.

Clasificar la circulación:

a) Pesos pesados.

b) Vehículos que hacen pequeños recorridos en todo sentido.

c) Vehículos rápidos (que atraviesan gran parte de la ciudad).

Tres tipos de calles, unas por debajo de otras:

a) Por el subsuelo [1] los pesos pesados. El piso bajo de las casas que ocupa este nivel está constituido por pilotes que dejan entre ellos espacios libres muy grandes; los pesos pesados descargan o cargan sus mercancías en ese piso que constituye en verdad el muelle de la casa.

b) Al nivel de la planta baja de los inmuebles, el sistema múltiple y sensible de las calles normales que lleva la circulación hasta sus fines más menudos.

c) De Norte a Sur, Este a Oeste, constituyendo los dos ejes de la ciudad, *las autopistas de cruce para tráfico rápido de una sola mano,* son construidas sobre vastas pasarelas de hormigón de 40 ó 60 metros de ancho empalmadas por rampas, cada 800 ó 1.200 metros, al nivel de las calles normales. Se ingresa a las autopistas en cualquier punto de su recorrido y se puede atravesar la ciudad y llegar a las afueras, a las mayores velocidades, sin tener que soportar ningún cruce. El número de las calles actuales *debe disminuirse en dos tercios.* El número de los cruces de calles está en función directa del número de calles; esto agrava considerablemente el número de calles. *El cruce de calles es el enemigo de la circulación del tráfico.* El número de las actuales calles está determinado por la más remota historia. La protección de la propiedad ha salvaguardado, casi sin excepción. hasta el mínimo sendero del primitivo caserío y lo ha erigido en calle, incluso en avenida (véase capítulo I: *el Camino de los asnos, el camino de los hombres*). Calles así ¡se cortan cada 50 metros, cada 20 metros, cada 10 metros! Así se llega al ridículo embotellamiento.

La distancia entre dos estaciones de subterráneo o de ómnibus proporciona el módulo eficaz de separación éntre los cruces de calles, módulo condicionado por la velocidad de los vehículos y la resistencia admisible del peatón. Esta distancia media de 400 metros da, por tanto, la separación normal de las calles, patrón de las medidas urbanas. Mi ciudad está trazada sobre una cuadrícula regular de calles espaciadas cada 400 metros y que se cruzan a veces a 200 metros.

Este triple sistema de calles superpuestas responde a la circulación automotriz (camiones, coches de alquiler o particulares, ómnibus), órganos rápidos y *flexibles.*

---

[1] No digo el subsuelo, sería más exacto decir al nivel de lo que llamamos subsuelo, ya que si ciertos barrios concretasen la ciudad sobre pilotes (Vers une architecture, Crès et Cie., IV) ese subsuelo no estaría ya enterrado. Ver también el capítulo XII, más adelante, los "loteos cerrados".

El vehículo sobre rieles sólo tiene motivo para subsistir si está enganchado en forma de tren, proporcionando así un gran rendimiento: se trata entonces del ramal de subterráneo o del tren suburbano. *En cuanto al tranvía, no tiene ya derecho a subsistir en el corazón de la ciudad moderna.*

La división en lotes de 400 metros de lado determina, pues, barrios de 16 hectáreas con una población que oscila, según sea de negocios o residencial, entre 50.000 y 6.000 habitantes. Es natural continuar aplicando el tramo promedio de los subterráneos parisienses (400 metros) y establecer en el centro de cada lote una estación de subterráneo.

Sobre los dos ejes de la ciudad, dos pisos por debajo de la autopista, se encuentra el subterráneo que penetra hasta los cuatro puntos extremos de los suburbios de las ciudades-jardín y constituye el colector de la red metropolitana (véase capítulo siguiente). Las dos grandes arterias de cruce del centro contienen además, en un segundo subsuelo, los trenes suburbanos de circulación ininterrumpida en una sola dirección (en circuito cerrado) y en un tercer subsuelo, las cuatro grandes líneas terminales de los cuatro sectores cardinales de las provincias, o, mejor aún, conectadas por medio de un sistema en circuito.

La estación

Sólo hay una estación. La estación sólo puede estar en el centro de la ciudad. Es su único sitio; no existe motivo alguno para asignarle otro lugar. La estación es el cubo de la rueda.

La estación es, ante todo, un edificio subterráneo. Su techado con dos alturas por arriba del suelo natural de la ciudad constituye el *aeropuerto* para aero-taxis. El aeropuerto para taxis (dependiente del aeropuerto principal ubicado en la zona sometida) [1] debe ser directamente contiguo a los subterráneos, a los ferrocarriles suburbanos, los ferrocarriles del interior, la "gran ruta" y los servicios administrativos de transporte (véase en el capítulo siguiente el plano de la estación).

---

[1] En 1923, ocho meses después del Salón de Otoño, el *Intransigeant* anunciaba: *Una idea inglesa: el aeropuerto en el techo de la estación.*

Plano de la ciudad

Principios fundamentales:

1º DESCONGESTION DEL CENTRO DE LAS CIUDADES;

2º AUMENTO DE LA DENSIDAD;

3º AUMENTO DE LOS MEDIOS DE CIRCULACION;

4º AUMENTO DE LAS SUPERFICIES PLANTADAS.

En el centro, la ESTACION con plataforma para aterrizaje de aviones-taxis. Norte-Sur, Este-Oeste, la GRAN ARTERIA para vehículos rápidos (pasarela sobreelevada de 40 metros de ancho).
Al pie de los rascacielos y alrededor, plaza de 2.400 x 1.500 mts. (3.640.000 metros cuadrados) cubierta de jardines, parques y alamedas. En los parques, al pie y en torno de los rascacielos, los restaurantes, cafés, comercios de lujo, estructuras con dos o tres terrazas escalonadas; los teatros, salas, etc.; los garajes al aire libre o cubiertos.
Los rascacielos amparan los negocios.

A la izquierda: los grandes edificios públicos, museos, ayuntamiento, servicios públicos. Más a la izquierda, el parque inglés. (El parque inglés está destinado a la ampliación lógica del corazón de la ciudad.)

A la derecha: recorridos por un ramal de la "gran arteria", los muelles y los barrios industriales con las estaciones de carga.

Rodeando totalmente la ciudad, la *zona sometida,* arboledas y praderas. Más allá, las *ciudades-jardín* que forman un gran cinturón.

En consecuencia, en el centro: *estación central.*

a) Plataforma: aeropuerto de 200.000 metros cuadrados.

b) Entrepiso: gran arteria (pista sobreelevada para autos rápidos, único cruce por medio de un *rond-point).*

c) Planta baja: vestíbulos y ventanillas de subterráneos, servicio suburbano, grandes líneas y aviación.

d) 1er. subsuelo: subterráneos de penetración y de gran recorrido.

e) 2º subsuelo: trenes suburbanos (en circuito cerrado, una sola direción).

f) 3er. subsuelo: grandes líneas (cuatro puntos cardinales).

El centro

Veinticuatro rascacielos con capacidad entre 10.000 y 50.000 empleados cada uno: los negocios, los hoteles, etc., 400.000 a 600.000 habitantes.
Viviendas de ciudad, loteos "en rediente" o "cerrados", 600.000 habitantes.
Las ciudades-jardín, 2.000.000 de habitantes o más.
En la plaza central: los cafés, restaurantes, comercios de lujo, salones diversos, foro magnífico escalonado y bordeado de enormes parques, proporcionando un espectáculo de orden e intensidad.

Densidad

a) Rascacielos: 3.000 habitantes por hectárea.

b) Lotes en rediente: 300 habitantes por hectárea. Residencia lujosa.

c) Lotes cerrados: 305 habitantes por hectárea.

Esta gran densidad permite reducir distancias y asegura la rapidez de las comunicaciones.

Nota: La densidad media de París, intramuros, es de 364; Londres: 158; la de los barrios superpoblados de París; 533, la de Londres, 422.

Superficies plantadas

Sobre terreno con a) 95 % de superficie plantada (plazas, restaurantes, teatros).
Sobre terreno con b) 85 % de superficie plantada (jardines, deportes).
Sobre terreno con c) 48 % de superficie plantada (jardines, deportes).

Centro educativo y cívico, Universidades, Museos de arte e industria, Servicios públicos, Ayuntamiento

Parque inglés. (La ampliación del centro se hará sobre los terrenos del parque inglés.)
Deportes: Autódromo, hipódromo, velódromo y estadio, piscina, circo.

Zona sometida (propiedad de la ciudad) con el Aeródromo

Zona en la que se prohibe toda construcción, disponible para la ampliación de la ciudad, conforme al plan municipal; arboledas, praderas, campos de deportes. La constitución de una "zona sometida" mediante la adquisición progresiva de la pequeña propiedad del primer suburbio representa una de las tareas más urgentes de las municipalidades. Es asegurarse así un capital de valor duplicable.

Barrios industriales [1]

Loteos

Negocios: rascacielos de 60 pisos sin patio interior (ver capítulo siguiente).
Residencia: "lotes en rediente" con 6 pisos dobles, sin patios interiores; departamentos que por uno y otro lado dan sobre grandes parques.
Residencia: "lotes cerrados", 5 pisos dobles, con jardines colgantes, sobre grandes parques, sin patios interiores, sistema de inmueble con servicios colectivos (nueva fórmula de la casa de renta).

Ciudades-jardín

ESTETICA, ECONOMIA, PERFECCION, ESPIRITU MODERNO

Una frase resume la exigencia de mañana: *HAY QUE CONSTRUIR AL AIRE LIBRE.* La geometría trascendente debe reinar, dictar todos los trazados y llegar a sus consecuencias más pequeñas e innumerables.
La ciudad actual se muere por no ser geométrica. Construir al aire libre

---

[1] Aquí se proponen nuevas soluciones para barrios industriales. Estos están acostumbrados a hallarse en desorden, en la suciedad y a vivir imprevisoramente. Dolorosa paradoja. La industria basada en el orden debe desarrollarse en el orden. Una parte de los barrios industriales podría ser construida por adelantado con elementos standard de acuerdo con los diversos tipos de edificios necesitados. El 50 % del terreno quedaría reservado para las instalaciones especiales. En caso de desarrollos considerables, las fábricas se trasladarían a nuevos grupos de locales más amplios. Introducir el *espíritu* de serie en la construcción de fábricas, la movilidad en vez de la incrustación en sitios que se tornan penosamente exiguos, etc.

es reemplazar el terreno estrambótico, *insensato*, que *es el único existente en la actualidad*, por un terreno *regular*. Y fuera de ese, *no hay otro modo de salvación.*

Consecuencia de los trazados regulares, la *serie.*

Consecuencia de la serie: el *standard*, la perfección (creación de los tipos). El trazado regular es la geometría que entra en la obra. No hay buena labor humana sin geometría. La geometría es la esencia misma de la Arquitectura. Para introducir la serie en la construcción de la ciudad, hay que *industrializar la edificación*. La edificación es la única actividad economica que haya quedado exenta hasta ahora de industrialización. La edificación ha escapado, pues, al progreso. En consecuencia, ha permanecido fuera de los precios normales.

El arquitecto está deformado profesionalmente. Se ha entregado a querer el terreno estrafalario, pretendiendo hallar en él el secreto de soluciones originales. El arquitecto está en el error. Ya sólo se puede edificar para los ricos o bien con pérdidas (presupuestos municipales) o bien construyendo lamentablemente mal, privando al morador de la comodidad indispensable. Un auto fabricado en serie es una obra maestra de confort, de exactitud, de equilibrio y gusto. Una casa construida a medida (en terreno estrambótico) es una obra maestra de incongruencias, una monstruosidad.

Si se industrializa la construcción, pueden formarse equipos obreros tan perceptivos e inteligentes como los de mecánicos.

El mecánico data de veinte años y constituye la casta superior del mundo obrero.

¡El albañil data de... siempre! Golpea a puntapiés y mazazos. Aniquila todo en torno suyo; el material que se le confía está liquidado en algunos meses. Hay que reformar el espíritu del albañil haciéndolo entrar en el mecanismo severo y exacto de la construcción industrializada.

El costo de la construcción descendería de 10 a 2.

La mano de obra, mediante la taylorización, se clasificará: a cada uno según sus méritos, recompensa por los servicios prestados.

El terreno estrambótico absorbe todas las facultades creadoras del arquitecto y agota a su hombre. La obra que así resulta es estrambótica —por definición— aborto monstruoso, solución hermética que sólo satisface a quien conoce sus entretelones.

Hay que construir al *aire libre:* intramuros, extramuros.

Fig. 15. Una ciudad contemporánea: sólo las líneas gruesas expresan las superficies construidas. Todo lo demás son calles o superficies plantadas. En verdad, el centro es un parque inmenso que proporciona múltiples aspectos arquitectónicos: el espectáculo es infinitamente variado. Que el lector ensaye de seguir un itinerario partiendo de cualquier punto de la ciudad: sus pasos lo llevarán de sorpresa en sorpresa. No obstante, las distancias a recorrer son más cortas que las de las ciudades actuales pues la densidad es mayor. Partiendo centrífugamente de la estación central, uno se encuentra con los rascacielos, los loteos "en rediente" y luego, en los ángulos, con loteos "cerrados". Sobre el eje E-O, a la derecha, los muelles, la ciudad industrial y la estación de carga. A la izquierda el parque inglés y los servicios públicos penetrando en la ciudad. Al N-O los deportes, al S-O la zona sometida y, más distantes, las ciudades-jardín.

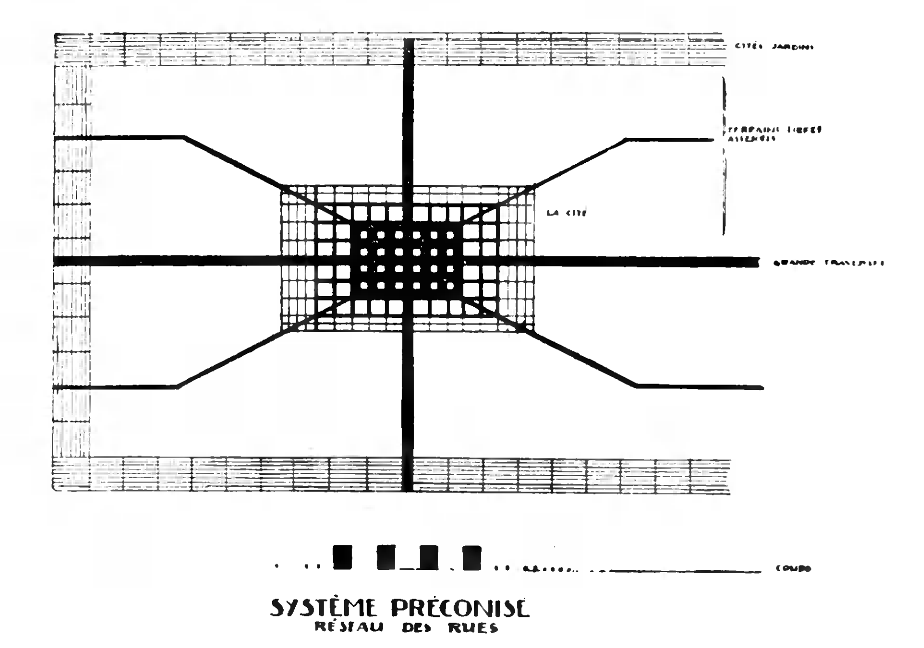


Fig. 16. Esquema que muestra la importancia de las calles en una gran ciudad. Las líneas llenas indican el ancho de las calles. Este esquema, que muestra los requerimientos de nuestro tiempo, está en franca oposición con el actual estado de cosas.

Como todas las jerarquías (técnica) están sometidas a la obra ejecutada con ECONOMIA, intervendrán entonces las alegrías intensas del arte, introducidas por la geometría.

Estética de la ciudad

(La ciudad aquí diseñada es un puro juego de consecuencias geométricas.) Un nuevo módulo *vasto* (400 metros) lo anima todo. La cuadrícula regular de sus calles que se cortan cada 400 metros y 200 metros es uniforme (orientación fácil del viajero), pero ninguno de sus aspectos es semejante a otro. Aquí juegan, en fuga sinfónica, las fuerzas de la geometría.
Entremos por el parque inglés. El rápido auto sigue la autopista sobreelevada: avenida majestuosa de rascacielos. Uno se aproxima: multiplicación en el espacio de los 24 rascacielos; a la izquierda, a la derecha, al fondo de sus plazas, los servicios públicos; encerrando el espacio, los museos y las universidades.
Súbitamente se está al pie de los primeros rascacielos. Entre ellos no existe la magra fisura de luz de una Nueva York angustiosa sino el vasto espacio. Los parques se despliegan. Las terrazas se escalonan sobre el césped, en los bosquecillos. Edificios de proporciones ostentosas y bajas llevan la vista a lo lejos hacia el follaje de los árboles. ¿Dónde están las minúsculas *Procuracías?* Aquí es donde se yergue la CIUDAD llena de gente, en la tranquilidad y el aire puro, y el ruido queda oculto por las frondas de los árboles. Nueva York caótico está vencido. He aquí, en medio de la luz, una ciudad moderna.
El auto ha dejado la ruta sobreelevada y sus 100 por hora; se desliza suavemente por los barrios residenciales. Los redientes extienden a lo lejos las perspectivas arquitectónicas. Jardines, juegos, campos de deporte. Por todas partes domina el cielo, que se despliega a lo lejos. La horizontal de los techos en terraza recorta planos precisos bordeados por el verdor que dan los jardines colgantes. La regularidad de los elementos de detalle puntualiza el trazado firme de los grandes macizos ofrecidos a la vista. Ya suavizados por el azul a lo lejos, los rascacielos yerguen sus grandes muros geométricos totalmente de vidrio. En el vidrio que viste sus fachadas, de arriba abajo, el azul reluce y el cielo brilla. Deslumbramiento. Prismas enormes pero radiantes.
En todas partes el espectáculo es diverso; el cuadriculado es de 400,

pero está curiosamente modificado por artificios arquitectónicos (los redientes están en contrapunto, módulo de 600 x 400).
El viajero que llega en avión de Constantinopla, cuando no de Pekín, ve aparecer súbitamente, en el turbulento lineamiento de ríos y arboledas, esta impronta clara que le señala la ciudad lúcida de los hombres: este trazado que es el propio de un cerebro humano.
A la hora del crepúsculo, los rascacielos de vidrio resplandecen.
No se trata de un futurismo peligroso, dinamita literaria arrojada estrepitosamente a la cara del que contempla. Es un espectáculo organizado por la arquitectura con los recursos de la plástica que es el juego de las formas bajo la luz.

La ciudad que dispone de la velocidad dispone del éxito.

XII La Hora del Trabajo

La demostración que sigue no es un juego sino, sencillamente, una vez más, efecto de un razonamiento llevado a sus consecuencias naturales, fuera de las trabas causadas por los casos específicos. Al extremo del razonamiento puro se halla la regla destinada a resolver el caso específico.

Nueve de la mañana.

Por sus cuatro vomitorios de 250 metros cada uno, la estación expele los viajeros traídos por los trenes suburbanos. Estos se han sucedido en un *movimiento continuo* (una sola dirección) minuto a minuto. (En Berlín, en la estación "Zoo", donde las numerosas líneas tienen un punto tangencial, esta obra maestra de precisión se efectúa desde hace años.) La plaza de la estación es tan vasta que cada cual se dirige sin obstáculo hasta el lugar de su trabajo.

Bajo tierra, el subterráneo ha drenado los pasajeros en los puntos de contacto con las líneas suburbanas y los ha distribuido regularmente en el subsuelo de cada rascacielos. Estos se llenan. Cada rascacielos es una estación de subterráneo.

Un rascacielos es un barrio de ciudad en altura: de 10.000 a 50.000 empleados se reúnen en él cada día, disponiendo cada uno de un mínimo de 10 metros de superficie de escritorio. El embrión de la organización de un rascacielos nos viene de América; no obstante, apreciemos (Láms. 3 y 4) la diferencia que separa la ejecución audaz, pero paradójica, de Nueva York (el rascacielos neoyorkino embotella a Manhattan), de una concepción exactamente racional donde el conjunto ha determinado las relaciones recíprocas de los elementos indispensables; en Nueva York, 20.000 personas invaden súbitamente una calle estrecha y provocan así la más grave confusión; paralizan toda circulación rápida; la concepción está exenta de su sentido mismo. El ór-

gano de descongestión se convierte, a causa de un desastroso desequilibrio, en el más absoluto perturbador de la circulación: el rascacielos congestiona. Se oyen entonces voces contrarias que maldicen el rascacielos y claman contra la ciudad en altura, y en virtud de la necesidad de circular, reclaman la ciudad extendida; nueva paradoja. Porque Nueva York (Manhattan) es en cierto modo una insensatez, la idea (allá totalmente gesticulante) es atacada con vehemencia. Concluyamos: Nueva York rascacielos no anda porque Nueva York condensa locamente sin haber reservado la red de calles necesarias. Nueva York no tiene razón y el rascacielos conserva sus derechos. Condensar la población y descongestionar la calle deben ser el "cara" y "cruz" de una misma y única medalla; lo uno no marcha sin lo otro.

En pocos instantes la ciudad está llena. El trabajo impera, acelerado y más eficaz por efecto de un instrumental perfeccionado; se desarrolla en el ambiente luminoso, incluso radiante, de oficinas cuyas enormes ventanas se abren en pleno cielo, quedando lejos el horizonte, remoto el ruido, puro el aire. Loos me afirmaba un día: "Un hombre culto no mira por la ventana; su ventana es de vidrio esmerilado; sólo está para dar luz, no para que pase la vista." Tal sentimiento se explica en la ciudad congestionada donde el desorden se exhibe en imágenes afligentes; hasta se admitiría la paradoja ante un espectáculo natural sublime, demasiado sublime. No obstante, si escalo las plataformas de la torre Eiffel, adquiero mientras subo una sensación de contento; el momento se hace jubiloso —y grave también—; a medida que el horizonte se eleva parece que el pensamiento se proyecta en trayectorias más extensas; si, físicamente, todo se amplía, si el pulmón se hincha más violentamente, si el ojo contempla vastas lejanías, el espíritu se anima con un ágil vigor; el optimismo sopla. La vista horizontal lleva lejos; es, en suma, un gran resultado sin un trabajo penoso. Piénsese que hasta ahora los horizontes nos han sido revelados por ojos apenas elevados por encima del suelo; en otros tiempos no se conocían estas emociones a pique; sólo los alpinistas habían tenido la sensación vertiginosa.

De la torre Eiffel a las plataformas sucesivas, a 100, 200 y 300 metros, la vista horizontal posee inmensidades y nos sentimos conmovidos, influidos por esto.

De esas oficinas de trabajo nos vendría, pues, la sensación de vigías que dominan un mundo en orden. De hecho, esos rascacielos encierran el cerebro de la Ciudad, el cerebro de todo el país. Representan el trabajo de

elaboración y de dirección que determina la actividad general. Todo se concentra en ellos: aparatos que suprimen tiempo y espacio, teléfonos, cables, radios; los bancos, las operaciones comerciales, los órganos de decisión de las fábricas: finanzas, técnica, comercio. La estación está en medio de ellos, los subterráneos están abajo, los dos autódromos pasan a su pie. Alrededor, el espacio es vasto. Los autos pueden ser innumerables; estacionamientos cubiertos, unidos por pasajes subterráneos, concentran eficazmente este ejército rodante que vivaquea aquí todos los días y que por vías libres llena en adelante el papel de caballería ligera. Los aviones llegan al centro, sobre la estación: quien dice que no llegarán con igual exactitud a la terraza elevada de los rascacielos para partir de allí sin perder un segundo hacia las provincias y más allá de las fronteras.[1] De los cuatro puntos cardinales, las grandes líneas de ferrocarril llegan al centro.

¡Ciudad ideal! ¡Centro de negocios modelo! ¿Es acaso la mera fantasía de una pasión neurótica por la velocidad? Pero sin duda la velocidad no es un sueño: es una brutal necesidad.[2] Lo digo sin rodeos: la ciudad que dispone de la velocidad dispone del éxito; verdad de nuestro tiempo. ¡Para qué lamentar la edad pastoril! El trabajo se concentra, acelera su ritmo. De hecho, se trata justamente de efectuar todos los días los intercambios de opiniones que determinarán la situación de los mercados y fijarán las condiciones de trabajo. Mientras más rápidos sean los medios mecánicos para el intercambio de opiniones, también con más rapidez se

---

[1] Por el momento, el aeropuerto previsto sobre el parque es una estación de aviones-taxis ligada al aeródromo (situado en la zona sometida). Las modalidades de aterrizaje no están todavía suficientemente perfeccionadas para permitir que los grandes aviones internacionales lleguen directamente a la estación central. El problema del aterrizaje en las terrazas de los inmuebles para vivienda queda asimismo en suspenso: todavía no se sabe si, cuándo y cómo, tendremos una aviación "doméstica".

[2] "En efecto, la conquista de la velocidad ha sido siempre el sueño de los hombres y tal sueño recién hace cien años ha tomado cuerpo. Anteriormente, las etapas de esta conquista fueron a través de edades de una lentitud extraordinaria. Durante un tiempo inmemorial el hombre sólo supo trasladarse por sus propias fuerzas, y todos sus progresos, excepto la vela, consistieron sobre todo en utilizar la rapidez de los animales.
El hombre es, en efecto, uno de los animales más lentos de la creación. Es una larva que se arrastra penosamente por la superficie de la corteza terrestre. La mayoría de los seres son más rápidos que este bípedo mal construido para la carrera y en un torneo que reuniera en competencia un ejemplar de cada animal del globo, el hombre estaría probablemente entre los últimos y a lo sumo a la altura del carnero (*Le Règne de la Vitesse*, Philippe Girardet, director de los Establecimientos Peugeot, *Mercure de France*, 1923).

efectuará la transacción cotidiana. Puede admitirse que las horas de trabajo disminuirán en los rascacielos gracias a los rascacielos.
A tal punto que poco después de mediodía, la tarea estará realizada. El centro se vaciará como por una profunda aspiración de su subsuelo. La vida de las ciudades-jardín desarrollará sus efectos. Por otra parte, en la propia ciudad, los barrios residenciales ofrecen nuevas condiciones de vivienda a estos hombres nuevos de una época maquinista.
(No olvidemos que nuestros abuelos se paseaban en landó. Constantin Guys.)

Nota: me aburre infinitamente describir, como un profeta de trocha angosta, este futuro país de Jauja. Me veo convertido en futurista, cosa que no me fascina; me da la impresión de salirme de las cosas crudamente ciertas de la existencia y librarme a elucubraciones automáticas.
En cambio, cuán apasionante es, en vez de escribir, organizar este mundo inminente sobre la mesa de dibujo *¡donde las palabras no suenan a hueco y sólo cuentan los hechos!*
Se trata, entonces, de invenciones precisas, de sistemas verdaderos, de organismos viables. Todas las cuestiones se plantean a la vez: exponer el problema, buscar soluciones, componer, coordinar y pensar en el indispensable lirismo, lo único que a fin de cuentas levantará los corazones y nos llevará a la acción.
No se trata de elucubración automática en esta difícil busca de la solución sobre la mesa de dibujo. Es un acto de fe en favor de la época. En el fondo de mí, creo en ella. Creo por el porvenir más allá del esquematismo que ha dado la regla; creo en el desarrollo arduo de los casos específicos. Jamás, para vencer el caso específico, tendré entre manos un concepto demasiado claro, automatismos demasiado exactos.

Este 9 de mayo de 1925, en los *Champs Elysées*, la mitad de los castaños que bordean la avenida tienen sus hojas negras; los capullos no han podido abrirse; las hojas, minúsculas como abortos, están encogidas, semejantes a una mano crispada.

. . . .

Se admite que la tercera generación que ha vivido en la gran ciudad es ya estéril.

XIII La Hora del Descanso

Las "ocho horas".
Quizás incluso las "seis horas", un día.
Espíritus pesimistas y angustiados se dicen: el abismo está ante nosotros. ¿Qué hacer con estas horas libres, con estas horas vacías?
Llenarlas.

Cae por su propio peso que se trata aquí de un problema arquitectónico: la vivienda; de urbanismo: la organización de los barrios residenciales, la máquina de respirar. La hora del descanso es la hora de respirar.
Ya, sin esperar que la arquitectura y el urbanismo se organicen, el deporte ha entrado en nuestra vida. A la acción nociva, la reacción saludable.

He tenido la buena suerte de encontrar hoy mismo al señor Forestier, ingeniero de Aguas y Bosques, arquitecto-paisajista del *Bois de Boulogne* y de las plantaciones parisienses. Este hombre experimentado se ocupa de los árboles y las flores y aprecia por qué viven; sabe cosas que se refieren al condicionamiento mismo del ser físico. No conocía mis investigaciones sobre urbanismo; sus palabras fueron otras tantas confirmaciones procedentes del fenómeno natural a mis conclusiones resultantes de un sistema teórico.

Me decía: En las oficinas de *L'Extension de Paris* [1] se ocupan de crear en los grandes suburbios residencias en forma de ciudades-jardín; allí se respirará. Está bien. Pero los habitantes de esas ciudades-jardín vienen a trabajar todos los días al centro de la ciudad: a ese centro, no se lo toca. Ese centro de la ciudad encierra con sus murallas las calles estrechas, envenenadas por los gases de la combustión de los autos. Uno se intoxica en la calle y en las casas. Esas masas en movimiento de aire viciado rodarán

---

[1] Las oficinas permanentes de los planes de extensión de París.

hacia las ciudades-jardín del contorno. El esfuerzo que se procura llevar a cabo en el suburbio queda anulado por la supervivencia del centro vetusto de la ciudad.
"Los gases de la nafta y los polvos del alquitrán tienen efectos espantosos sobre el organismo. Se observa que los individuos expuestos directamente, por su oficio, a tales emanaciones, pierden sus funciones procreadoras; se tornan impotentes; se admite que la tercera generación que ha vivido en la gran ciudad es ya estéril." [1]
"Los árboles sufren horrorosamente. Véalos perder todas sus hojas ya en julio, hojas rojas enteramente secas, y vea, en estos últimos años, sus yemas raquíticas.[2] Afirmo que las actuales ciudades constituyen un peligro mortal. ¿Cómo sustraerse de él? Las municipalidades nada pueden hacer: habría que crear espacios verdes del 20, 30, 40, 50 % de la superficie de las ciudades. Inútil soñar con ello. La situación es angustiosa."
Hallé en este veredicto una parte esencial de los elementos en que me basé para plantear el problema, y sobre los que, ya en 1922, había establecido los diseños de la "ciudad contemporánea".

Las ocho horas.
Ocho horas de reposo. El urbanista debe responder.
La práctica de los deportes debe ser accesible *a todo habitante de la ciudad. El deporte debe hacerse al mismo pie de la casa.* Tal es el programa de la ciudad-jardín.[3] El deporte de los estadios nada tiene que ver con el

---

[1] El hombre audaz, el constructor, el temerario ¡se reabsorbe a sí mismo, desaparece una vez cumplida su hora! Sacrificio sublime, acontecimiento de gran poesía. Por desgracia, la realidad es otra: ¡dos o tres generaciones de gente agotada, de neuróticos y para terminar, de estériles! La muerte fulminante, en plena gloria, se arrastra en larga agonía, babeando, durante cinco generaciones.
[2] Este 9 de mayo de 1925, en los *Champs Elysées,* la mitad de los castaños que bordean la avenida tienen sus hojas negras; los capullos no han podido abrirse; las hojas, minúsculas como abortos, están encogidas, semejantes a una mano crispada; ¡9 de mayo! ¿Pero dónde, pues, están las estaciones? El 9 de mayo marca el otoño de los árboles. Nuestros pulmones absorben, invierno y verano, los gases nocivos; no nos percatamos de esto. Pero los árboles mártires nos gritan: ¡atención!
[3] Siendo miembro, en el corriente mes de febrero, del jurado del concurso internacional de los planes de ampliación de la ciudad de Estrasburgo, he podido observar esta increíble inconsciencia: un concurso limitado proponía el arreglo de los espacios libres de las zonas fortificadas. Las zonas fortificadas están a cinco o diez minutos del centro de Estrasburgo. Ningún concursante propuso un programa deportivo. Yo dije: "Pero si estas zonas libres deberían pura y simplemente ser un enorme gimnasio. ¡Pero no! Por doquier, sobre los planos abigarrados de verde y amarillo, las curvas de los parques a la inglesa, los dameros de los jardines a la francesa; ¡cuántos Luxemburgos para este Estrasburgo, cuánto sitio dejado a las nodrizas alsacianas!" El jurado no otorgó ningún premio.

deporte: es teatro... el circo, los juegos; es el espectáculo: se admiran los bíceps y las curvas de los otros, de los especialistas, de los fenómenos. *El deporte al pie de la casa*: uno entra a su hogar, se saca la gorra o el sombrero, el saco, se baja y se empieza a jugar; se juega para respirar, para hacerse músculos y darles flexibilidad, hombres y mujeres, niños, todos. ¿Tomar un tranvía, un ómnibus, un subterráneo, recorrer kilómetros con una maleta en la mano? No, no hay deporte posible en tales condiciones. El campo de deportes está al pie de la casa. Para realizar esta cosa utópica, basta construir hacia las alturas. Pero los servicios directivos de arquitectura del municipio de París no quieren que se construya hacia las alturas. ¡Militan en favor de un nuevo reglamento que limitará las construcciones de las grandes zonas conquistadas a 5 pisos en vez de 6 o 7!

Frente a contradicciones tan perturbadoras el urbanista debe plantearse el problema.

Sobre la ciudad-jardín

Hemos reconocido, en el capítulo sobre la *Gran Ciudad*, dos tipos de habitantes: los urbanos, los que tienen mil motivos para residir en la ciudad; los suburbanos, los que sólo pueden vivir útilmente lejos de la ciudad.

Los suburbanos, según su condición social, residen en villas o en pabellones de ciudades obreras o bien en casas a alquilar a obreros.

Tratemos aquí de plantear el problema.

a) Solución actual, admitida en todos los países del mundo y considerada ideal: un lote de 400 metros cuadrados (300 o 500 metros cuadrados) es destinado a un pabellón. Erigido éste, el lote sigue como jardín de recreo (flores y granza), un pequeño vergel, una pequeña huerta. Mantenimiento complejo y penoso, martirio (romántico, bucólico, etc.) de la dueña de casa, del dueño de casa: limpiar, podar, regar, matar los caracoles, etc.; ya hace mucho que ha acabado el crepúsculo y todavía se esgrime una regadera. ¿Se dirá que esto es ejercicio físico? Muy malo, muy incompleto, muy peligroso a veces. Los chicos no pueden jugar (correr), los padres tampoco (nada de deportes). Rendimiento: una frutera de manzanas y peras; zanahorias, perejil para las tortillas, etc.: deplorable.

b) Solución preconizada: pabellón: 50 metros cuadrados en dos pisos, total 100 metros cuadrados habitables. Jardín de recreo, 50 metros cua-

drados. Deportes: pongo a disposición 150 metros cuadrados; cultivo de hortalizas: pongo a disposición 150 metros cuadrados; los 400 metros cuadrados están empleados.

Las casas y los jardines de recreo suspendidos se yuxtaponen en grandes macizos "de redientes" sobre tres alturas superpuestas. El sol penetra por todas partes, el aire también. El jardín está cubierto con ladrillos rojos, sus muros tapizados de hiedra y clemátides; laureles, tuyas y otros arbustos, forman macizos en grandes tiestos de cemento o en vasijas; las flores de la estación alegran: auténtico jardín de departamento, de fácil mantenimiento. Allí la mesa se pone al abrigo de las lluvias. Se come, se conversa, se reposa al aire libre.

Al pie de las casas, los 150 metros cuadrados concedidos al deporte se han sumado a los de todos los vecinos. Fútbol, tenis, basket, pistas, campos de juegos, etc.: se dispone de todo. Uno entra en su hogar, se saca la gorra o el sombrero y se va a jugar *al pie de la casa.*

Justo al lado, los 150 metros cuadrados concedidos a la horticultura se suman a los lotes de los vecinos. He aquí campos de cultivo de 400 x 100 metros (4 hectáreas). ¡Terminó la regadera! Instalaciones hidráulicas fijas suplen el agua, alineadas en baterías y regando automáticamente las tierras trabajadas con máquinas y abonadas sistemáticamente. El quintero hace el trabajo rudo. El habitante que vuelve de la fábrica o de la oficina, y que ha recuperado sus fuerzas con el deporte [1], cultiva entonces como hortelano su jardín. Y su jardín trabajado científicamente e industrialmente le alimenta buena parte del año. Despensas construidas en cada extremo de los campos guardan los productos para el invierno.

Hay vergeles que separan las casas de los cultivos.

Puesto que en el campo desaparece la mano de obra agrícola, con los "tres ochos" de jornada de trabajo y su corolario de ocho horas de descanso y ocho horas de sueño y esta nueva concepción del loteo, el obrero de la ciudad-jardín reconstituye la mano de obra agrícola y produce.

He aquí un ejemplo de urbanización moderna, donde los recuerdos históricos, el chalet suizo o el palomar alsaciano han sido dejados al museo del pasado. Un espíritu exento de trabas románticas trata de resolver un problema bien planteado.

---

[1] Algunos observadores han señalado, por ejemplo, que una taqui-mecanógrafa no llega a recuperar con el sueño las substancias nerviosas absorbidas por su trabajo de oficina; se agota lentamente.

El arquitecto comprueba con alegría que la cacofonía de los demasiado famosos "loteos" es reemplazada por vastos órdenes de gran apostura. Un viabilidad sana desfavorece al menor costo estas ciudades lógicas. (¡Lógicas!... por desgracia: he aquí su pecado. Cuando se hace una ciudad-jardín es para hacer un poema bucólico: el balconcillo, la pequeña bóveda, el gran techo, "mi techo", cigüeñas en la chimenea; la paja, para gran desgracia, está prohibida, pero la suple la teja patinada.)

Calles curvas, calles rectas

Camillo Sitte demostró, hace veinticinco o treinta años, que la calle recta era estúpida e ideal la calle curva. La calle recta era el camino más largo de un punto a otro, la curva el más directo; la demostración, basada en las ciudades torcidas de la Edad Media (las ciudades torcidas a pesar suyo, *camino de los asnos*, cap. I) [1] era ingeniosa y espaciosa. Se olvidaba que se trataba de ciudades que se extendían menos de un kilómetro y cuya seducción procedía de motivos ajenos al urbanismo. Lanzada la paradoja y sabiamente expuesta, la moda comenzó. Munich, Berlín y muchas otras ciudades hicieron barrios torcidos en pleno centro. Esta insensatez no resistió la experiencia. Los ingleses y los alemanes multiplicaron las ciudades-jardín sobre calles curvas y allá la experiencia fue lisonjera, efectuándose en condiciones más ambiguas. En Francia nos vemos ante la calle curva con veinte años de retraso y la cosa es muy promisoria en los planos alegremente acuarelados de los arquitectos-paisajistas. En los planos de los urbanistas, las calles curvas han adquirido incluso el valor esquemático de un símbolo que representa las ciudades-jardín.

La cruda realidad es menos rozagante si el desorden no queda disimulado, como en Hampstead, tras árboles centenarios. El problema de la calle curva para ciudades-jardín merece un serio examen.

Se puede admitir sin demasiadas controversias lo siguiente:

La calle recta es una calle de trabajo.

La calle curva es una calle de descanso.

Admitamos asimismo: la calle recta orienta bien (con sus cruces ordenados).

---

[1] Las ciudades creadas íntegramente en la Edad Media ((las *bastides*) muestran los trazados geométricos más claros. Hecho sobremanera tranquilizador. Hubiera resultado muy inquietante que los autores de los planos y las cúpulas de las catedrales hubiesen renegado, para diseñar sus ciudades, del espíritu claro que todavía nos resulta un tema de profunda admiración (véase el plano de Monpazier).

La calle curva desorienta, realmente.

Admitamos finalmente: la calle recta es sobre todo arquitectónica.

La calle curva es a veces arquitectónica.

Pero, si frecuentemente la calle recta es horriblemente entristecedora cuando las casas que la bordean son espantosas, las calles curvas crean inevitablemente un penoso desorden cuando las casas se alínean intermitentemente. Entonces todo marcha sin ton ni son. El ojo no ve la curva dibujada sobre el plano sino que cada fachada parece agitarse con una incidencia diferente: semejantes loteos parecen ser un campo de batalla o un lugar cubierto por los restos de una explosión.

También tenemos derecho a decir que una calle recta es muy aburrida para recorrer a pie; nunca se termina, uno nunca avanza. La calle curva, en cambio, divierte por sus imprevistos contornos sucesivos... argumento que hay que tener presente para tratar de ver con claridad. Es agotador recorrer a pie la calle recta. Admitido. Pero si se trata de una calle de trabajo, subterráneos, tranvías, autobuses, automóviles permiten recorrerla con rapidez y con rapidez, justamente, porque es recta.[1] Adoptemos la curva si se trata de calles para recorrer a pie, de calles con paseos agrestes, sin espectáculos arquitectónicos: se trata entonces de una especie de pequeño parque inglés de paseantes. *La calle curva tiene pleno derecho si no hay espectáculo arquitectónico y si la campiña, o por lo menos los prados y las arboledas, constituyen un horizonte pintoresco inmediato en que ninguna forma voluntaria atrae la atención.* Entonces se ve claramente que se trata de calles para pasear o de avenidas que atraviesan una ciudad-jardín.

Veamos, por último, si la calle curva puede adquirir una virtud arquitectónica. Esto sólo sucederá si se la transforma en una avenida de árboles plantados regularmente. La repetición de los troncos constituye una especie de columnata, las ramas una especie de bóveda. Una forma geométricamente condicionada se ofrece al ojo; se ve algo claramente formulado: como una

---

1 Cuando se recorre Francia en auto, la lección resulta edificante. Uno tiene la sensación de volver a hacer pie, lejos de las ciudades, en un suelo sano, lejos de las locuras vertiginosas. Las grandes rutas siguen derecho hasta perderse de vista; van reposadamente, rectamente, de un punto a otro. Fue Colbert quien las trazó en gran parte. También Napoleón. A veces un gran obelisco afirma: "Así lo quise." Cruzamos o bordeamos canales rectos con sus esclusas rectas. A la izquierda, a la derecha, parten serpenteando los "caminos de los casos específicos". Caminos de bueyes, burros y caballos, caminos de todos los acomodos posibles. La voluntad original, intangible y, aparte, la transacción amistosa, la manzana partida en dos. La savia que sube rectamente por el tronco, y el capricho (que sólo es aparente) de las ramas que van a buscar su luz. En este inmenso país que era una espesura, se ha establecido un sistema humano, eficaz para nuestras iniciativas.

especie de caracol de turbina. Pero desdichado el arquitecto que disponga al borde de esta curva las fachadas de sus "cottages": el desorden es inevitable, el ojo no ve en el espacio la bella espiral del plano del arquitecto paisajista. No ve la calle, ve las fachadas de las casas en alineaciones incongruentes; si esas casas se levantaran sobre su mesa de trabajo, se apresuraría a ordenarlas en recta, a agruparlas en macizos ortogonales.
Cuando la calle serpentea, el ojo sólo aprecia débilmente el espectáculo en escorzo. Ordenemos, entonces, alrededor de estas vías curvas (que resulta agradable recorrer) alineaciones ortogonales. Erguidas en el espacio, constituyen el espectáculo (lo que el ojo ve) y se trata entonces de un espectáculo de orden.
(Esta teoría se aplica al terreno llano. En terreno accidentado, la curva tiene derechos a priori puesto que se trata, serpenteando, de ganar rampas regulares: lo pintoresco se torna fatal y el problema arquitectónico consiste entonces en disciplinar el desorden inmanente en favor de una unidad indispensable a todo sentimiento de bienestar y a toda intención estética.)
El arquitecto también puede obtener efectos agradables con la calle curva si construye a lo largo de sus bordes fachadas contiguas; ejecuta una forma eminentemente plástica, pero que pronto cansaría si se repitiera mucho. En la ciudad, tal calle, oponiéndose a toda visión hacia adelante, paralizará la circulación automotriz. En las ciudades-jardín se procura, en la medida de lo posible, evitar construcciones contiguas en gran número a causa de sus múltiples inconvenientes (terrenos muy estrechos y promiscuidad).
En resumen, la calle curva es esencialmente pintoresca. Lo pintoresco es un recreo cuyo abuso fatiga pronto.

Sobre la libertad mediante el orden

Vivimos en departamentos. El departamento es un conjunto de elementos mecánicos y arquitectónicos que aseguran nuestra seguridad y nuestro confort. Al hablar de urbanismo se puede considerar el departamento como una célula. Las células, por la vida en sociedad, están obligadas a modos de agrupación, a cooperaciones o antagonismos que constituyen uno de los elementos esenciales del fenómeno urbano. En conjunto, nos sentimos libres en nuestra célula (y soñamos con habitar en algún sitio una casa aislada para asegurar nuestra libertad); la realidad nos muestra que la agrupación de las células lesiona nuestra libertad (y soñamos con habi-

tar... etc.); la vida en comunidad cerrada es una imposición hecha por el fenómeno mismo de la ciudad (acontecimiento irresistible); y sufriendo en nuestra libertad comprometida, soñamos (muy quiméricamente) con romper el fenómeno colectivo que nos encadena.

Es posible, mediante el ordenamiento lógico de las células, llegar a la libertad por el orden.

Habiendo tratado desde hace tiempo de establecer algunas verdades fundamentales de la célula (reforma del departamento y de la construcción del departamento) he elaborado poco a poco en el orden, por juego de las consecuencias, un sistema de agrupación de las células, con el objeto de oponer un hecho saludable al caos sojuzgador.

Definamos la esclavitud moderna:

El "número" para el ómnibus (el número que se arranca del talonario al pie del farol) es un ejemplo perfecto de libertad moderna mediante el orden: sea usted débil o impotente, matón de mercado o boxeador, tendrá, en el ómnibus que espera al pie del farol, el lugar que exactamente le corresponde. Recuérdese cuán pisoteada era la libertad antes de la aparición del "número" de ómnibus, cómo se aplastaba al débil, cómo el último, se convertía en primero, etc.[1]

Veamos la incoherencia del medio ambiente moderno y hasta qué punto la *libertad* (verbal, verbosa) que persigue apasionadamente al "parisiense", es una carnada, una idea fija que oculta un hecho contumaz.[2]

---

[1] En todas las paradas de ómnibus de París existe, sujeto a los faroles de la calle, un talonario numerado a los efectos de implantar un turno (N. del E.).

[2] Digo el "parisiense" porque el verdadero parisiense que sostiene ser, por ejemplo, de la República de Montmartre, hace al mal tiempo buena cara (¡y bien simpático que es!); habita entre viejas piedras húmedas; no tiene cuarto de baño ni agua corriente en su lavatorio porque es casi imposible instalarlo; la escalera es oscura, la cocina inmemorial, no hay electricidad; se calienta con carbones que le asan la cara, le hielan la espalda y dispersan por doquier copos de hollín. Pero ha inventado en su ventana el jardín de Mimi Pinson; la casa del frente tan vetusta como la suya tiene hermosos alféizares antiguos de hierro forjado, etc. Y es un admirable filósofo. El París-hechicero le ofrece mil diversiones; vuelve tarde a casa y sufre menos así por esta falta de comodidad. Como no tiene confort y como el parisiense no es gruñón, toma todo por el lado bueno y halla que eso es *asombroso;* se siente hombre libre; en todos los momentos esto aparece escrito en los diarios, cantado en todas las "revistas". Se trata de un estado civil. Se trata de una filosofía. *¡todo va bien! ¡uno es libre!* Incluso el Sena es libre: se sale de cauce todos los años; inunda a millares de excelentes personas. ¡Todo va bien, uno es libre... y el Sena también! Y así siguiendo. Y también está el otro parisiense, el que habita un departamento fastuoso en una casa nueva, sobre una gran avenida, con ascensor, cuarto de baño y alfombra en la escalera. Ese siente devoción por el *viejo París* de muros que se caen y antiguos hierros forjados. Los diarios y las revistas también le han dado su bella religión "tanto mejor" de la libertad parisiense.

Primer pobre diablo: el portero, puestecillo minúsculo, atmósfera mortal; vigía lleno de arbitrariedad; uno es libre de actuar en casa contra las costumbres o bien uno es atormentado por una arpía, según el estado de gracia ante este dios lar; mientras "la portera ha salido", o "la portera está en el patio", o "la portera está en la escalera", los visitantes intentarán en vano llegar a su departamento: la portera es inhallable.

Pero, en casa, "¡por fin solos!" ¡Uf! Fonógrafo, piano, gritos o arrullos arriba, abajo, a izquierda o a derecha. Uno está convertido en "sandwich" entre tres o cuatro vecinos; uno es un guijarro en un budín. La escalera es por lo general un órgano de circulación incómodo y mal iluminado. Tampoco todos tienen ascensor. Uno tiene una o dos sirvientas. Se las aloja bajo el techo, mal, y en una promiscuidad a veces escandalosa. ¡Con el problema del servicio doméstico comienza verdaderamente el reinado de la tan mentada libertad! Descanso semanal del servicio doméstico: nosotros tenemos que servirnos. Si se quiere recibir a la tarde, las sirvientas no saldrán; hay revueltas de palacio. Le gustaría a veces dar una fiesta: ¿dónde? ¿En su salón? Es pequeño el salón y a las 10 de la noche los vecinos quieren dormir. A tal punto que hay fiesta dos veces por año en el París libre: una para un año nuevo, en casa, y otra para el 14 de julio, en la calle. Cultura física: el gimnasio está a media hora de casa, cuando no a una hora; usted tiene que pagar 100 y 200 francos por mes; usted no va, es demasiado incómodo. ¿Se resignará a practicar el "sistema Muller" en su dormitorio? Hay que tener una voluntad de hierro que a uno lo abandona a la tercera tentativa después de despertarse siempre demasiado tarde por la mañana: no se hace ejercicio físico.

Proveeduría: la chica bretona va a la despensa del barrio, demasiado tiempo perdido y todo sale demasiado caro. ¡Oh! ¿Y el auto? El garaje está a 10 minutos; si llueve, uno llega a casa empapado, pese a tener auto. A los chicos se los lleva a jugar al *Luxembourg*, a las *Tuileries*, al *Parc Monceau*, etc., pero, claro, los chicos que tienen una niñera o una intitutriz. ¿Si se suprimieran de un plumazo tantas incomodidades? ¿Si, además, se introdujeran innovaciones y perfeccionamientos llenos de atractivos? ¿Si se redujeran sus gastos? ¿Si uno quedara libre de casi todas las preocupaciones domésticas? ¿Si, poniendo las cosas en orden, se le garantizara a uno la casi totalidad de la libertad doméstica, haciendo que, *mediante el orden, uno tenga libertad?* ¿Que la esclavitud moderna muera en su huevo?

Examinemos lo que necesita una familia (una célula); lo que necesita determinado número de células en sus relaciones obligadas y calculemos el número de células que pueden eficazmente formar un conglomerado administrable, administrable como un hotel, como una comuna; una comunidad que, en el hecho urbano, se convierte por sí misma en un elemento orgánico claro, definido, con una función delimitada que permite reconocer necesidades estrictas y plantear el problema. Planteemos entonces el problema y después de estudiarlo llegaremos a una proposición que debe poder responder a buen número de postulados: 1º libertad; 2º comodidad 3º belleza; 4º economía de construcción; 5º economía de explotación; 6º salud física; 7º funcionamiento armonioso de los órganos necesarios; 8º participación fecunda en el fenómeno urbano (circulación, respiración, policía, etc.).

He aquí la concepción de los *Loteos cerrados de tipo celular* o "Inmuebles-villas".[1]

Dimensión de los lotes: 400 × 200 metros con intersección favorable de las calles. Las fachadas dan la espalda a la calle; se abren sobre parques de 300 × 120 metros (4 hectáreas aproximadamente). Nada de patios ni patiecillos. Cada departamento es en realidad una casa de dos pisos, una villa con su jardín de recreo, a cualquier altura. Dicho jardín forma una célula de 6 metros de alto por 9 metros de ancho y 7 metros de profundidad, ventilada por un gran embudo de 15 metros cuadrados de sección. La célula es una toma de aire; el inmueble es como una inmensa esponja que absorbe el aire; el inmueble respira. El gran parque está al pie de los departamentos, ligado directamente por seis pasajes subterráneos; un campo de fútbol, dos canchas de tenis, tres grandes plazas de juegos; un pabellón para club deportivo, arboledas, césped. La calle es la de los autos, que se prolonga hacia lo alto por las vastas escaleras (con ascensores y montacargas), cada una de las cuales sirve a 100 ó 150 villas; continúa todavía a diversas alturas por las pasarelas que franquean la calle y se prolongan en corredores ante los que se abren las puertas de las villas. Detrás de cada una de esas puertas, una villa; cada villa ocupa un cubo perfectamente exacto y cada una de ellas es totalmente independiente de su vecina; los jardines colgantes las separan. La calle todavía está en el garaje que se halla al nivel de la calzada y en parte bajo el fondo de ésta;

[1] El primer estudio detallado fue expuesto en el Salón de Otoño de 1922 y en la primera edición de *Vers une Architecture.*

cada villa tiene su garaje. Esta calzada está totalmente construida de hormigón y sólo recibe la circulación ligera de los automóviles; está *en el aire*, sobre pilotes. Los camiones pesados, los autobuses, están abajo, *sobre la tierra* y los camiones pueden llegar directamente a los muelles de los inmuebles que son las plantas bajas; no habrá más esos estacionamientos desastrosos junto a las veredas, que en la actualidad embotellan las calles y obstaculizan la circulación de los peatones. Las canalizaciones de la ciudad están al aire libre y los peones ya no tendrán que cavar más trincheras. Hay sobre el techo del inmueble una pista de 1.000 metros donde se corre al aire puro. También allá arriba se hallan los gimnasios donde profesores de gimnasia harán trabajar eficazmente, todos los días, a padres e hijos; están los solarios (los Estados Unidos libran actualmente una batalla victoriosa a la tuberculosis con los solarios). También están los salones de fiestas que permiten a todos recibir alegremente y con grandeza algunas veces por año. No hay más portero. En vez de setenta y dos o ciento cuarenta y cuatro porteros, hay seis empleados que turnándose cada ocho horas, día y noche, vigilan la casa, reciben y anuncian por teléfono a los visitantes y los canalizan a los pisos mediante los ascensores; están apostados en seis vestíbulos magníficos de 30 metros contruidos sobre la doble calzada. En estas calzadas la circulación es por doquier de una sola dirección, y el peatón no tiene que atravesar la calle para entrar en las casas. El plano y el corte revelan una clasificación lógica de todos los elementos: mediante el orden, encontramos la libertad.

Los standards más rigurosos rigen el conjunto y los mínimos detalles; la industrialización de la edificación tiene aquí una aplicación sin transacciones.

Pero si 660 departamentos, es decir, de 3.000 a 4.000 personas, han sido agrupadas así, en un loteo cerrado de tipo celular, es con objeto de constituir una comunidad, cuya administración proporcionará aquí también la libertad por el orden (6 tramos de escalera y 6 antecámaras corresponden a 660 departamentos dispuestos en cinco alturas, reglamentaciones actuales del Municipio de París. Pero si se construyera con 6 alturas, se dispondría de 792 departamentos; con 7 alturas, se tendrían 924 departamentos).

La planta baja de los inmuebles-villas es una vasta fábrica de explotación doméstica: proveeduría, restauración, servicio doméstico, lavado.

Si hemos visto cómo la red de las calles se prolonga de las calzadas inferiores y superiores hasta la puerta de cada villa, el plano muestra otra

Loteo cerrado de tipo celular.

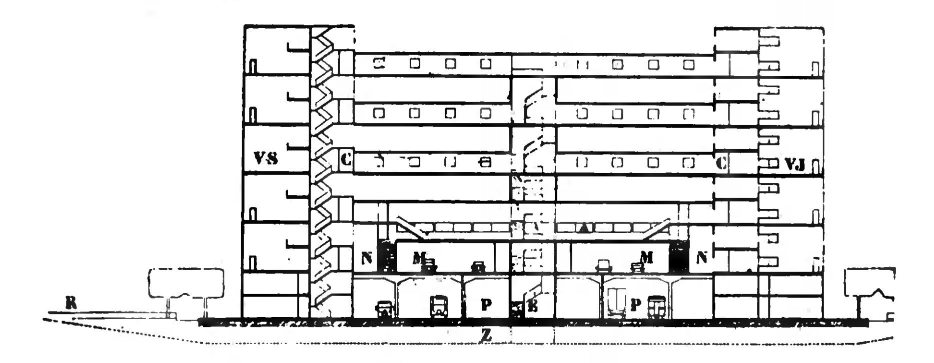


Fig. 17. Corte vertical por la circulación de acceso, las escaleras, pasarelas y jardines colgantes.

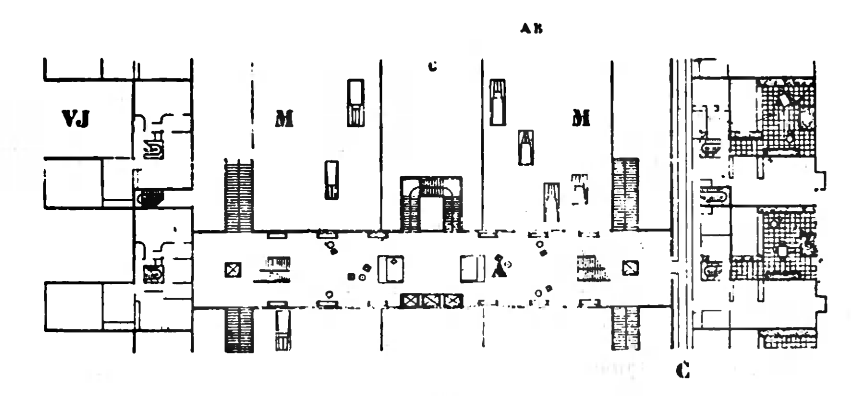


Fig. 18. Planta a la altura del vestíbulo de entrada en pasarela sobre la calle. A izquierda y derecha, los inmuebles, separados por la calle de 50 metros de ancho; luego, las veredas con las escaleras de acceso al vestíbulo; en seguida, las dos calzadas en una sola dirección; en el medio, el techo de los garajes.

A. Vestíbulo
E. Tramo de la gran escalera, ascensores, montacargas
C. Corredores sobre los que se abren las villas
VJ. Jardín colgante de una villa
VS. Salón de una villa
N. Acera y escalera de acceso el vestíbulo
M. Calzada sobre pilares para circulación liviana
P. Calle a nivel del suelo para circulación pesada
Z. Pasaje subterráneo que conduce a los parques interiores
R. Parques interiores
S. Solarios. Bajo la letra S se ve una de las escaleras de servicio.

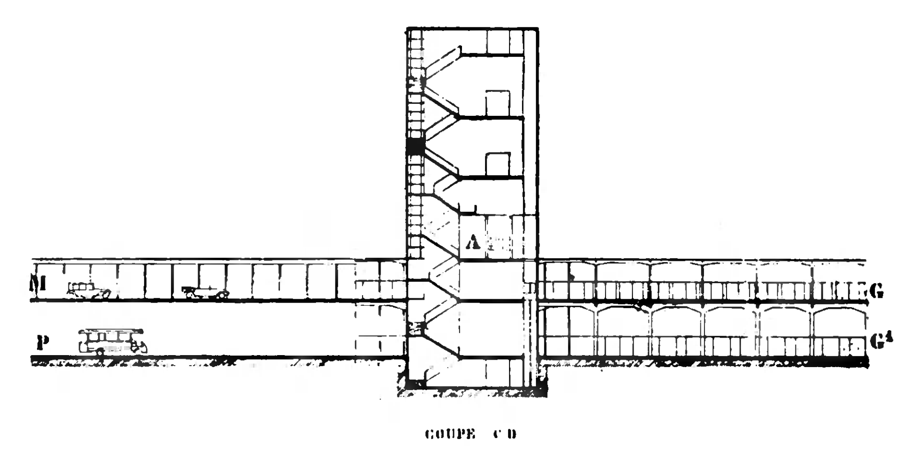


Fig. 19. Corte longitudinal por el eje de la calle y la escalera principal.

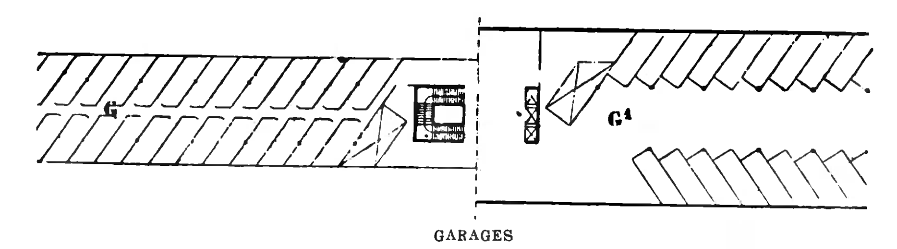


Fig. 20. A la izquierda, planta de los garajes que se abren sobre las calles superiores sobre pilares. A la derecha, planta de los garajes situados por debajo del nivel de las calles inferiores. G^1 está conectado con G por un montacargas elevador de vehículos. De G y G^1, la comunicación es directa con la gran escalera E y el vestíbulo A y, por tanto, con las villas VJ o VS.

red —vertical ésta— que penetra en el inmueble de arriba hacia abajo, ligando la *planta-baja-fábrica* con todos los corredores de servicio de cada villa. Por este procedimiento se organiza la explotación doméstica de estos lotes celulares.
Organizaciones cooperativas u hoteleras se encargan de los servicios de proveeduría y doméstico.
Proveeduría: los artículos de consumo son adquiridos directamente en el interior: carne, caza, legumbres, frutas; son guardadas en frigoríficos construidos en la planta baja. Reducción de 30 a 40 % sobre los precios de las grandes tiendas de comestibles (a los especialistas les planteo el problema de saber en qué se convertiría el Mercado de Abasto con la aplicación de este sistema). Hay cocinas listas para proporcionar las comidas a toda hora, como en los grandes hoteles de la Costa Azul o como en las modestas pensiones de familia. Uno puede llevar amigos a cenar a medianoche, después del teatro: una llamada por teléfono; al llegar a casa, la mesa está puesta, un criado sirve sin rezongar; acaba justamente de entrar en servicio a medianoche, para trabajar hasta las 8 de la mañana. Un gerente de gran hotel, un especialista, con un estado mayor de especialistas, organiza y realiza la explotación doméstica del inmueble. La limpieza es ejecutada por profesionales y desaparecen los enfurruñamientos de la chica bretona ante el piso por lustrar. Si todo el servicio puede ser asumido totalmente por la organización hotelera —a gusto de usted— siempre, empero, le está permitido tener en casa, en un coqueto cuarto de su villa, una criada "de familia" que guisará platos "caseros" o acunará a los chicos. Pero si usted vive en el inmueble-villa ha resuelto la crisis del servicio doméstico, lo que no es poco en cuanto a su tranquilidad cotidiana; habrá usted adquirido la libertad mediante el orden. En el actual fenómeno urbano todo es confusión, todo se contradice, nada está clasificado. Si se clasifica, si se pone orden, se gustarán las serenas alegrías de la libertad. Y la vida de familia podrá organizarse en paz; y el solterón, el muchachón alegre, ya no será el más alegre.

Sobre la serie

Precedentemente, al hablar de estética, economía, perfección, espíritu moderno, habíamos demostrado esta necesidad:
Construir al aire libre. *La ciudad actual se muere por no ser geométrica.*

Construir al aire libre es reemplazar el terreno estrambótico, insensato, que es el único existente hasta hoy, por un terreno regular. No hay salvación, fuera de esto. Consecuencia de los trazados regulares: la serie.

Consecuencia de la serie: el *standard*, la perfección (creación de tipos). La serie todo lo domina, ya no podemos producir industrialmente, a precios normales, fuera de serie; imposible resolver el problema de la vivienda fuera de la serie. Las empresas de construcción deben ser fábricas con sus estados mayores y sus máquinas, sus equipos taylorizados. La intemperie y las estaciones quedan entonces vencidas. La "edificación" ya no puede admitir estaciones muertas.

Sin prejuzgar en nada sobre su valor intrínseco, puede realmente admitirse que los planes sometidos en apoyo de la concepción de los loteos cerrados de tipo celular preceden al problema de la serie. Esta clasificación, esta determinación que es la más aguda posible de las funciones, sólo pueden llevar a la ejecución, tras experiencias sucesivas, de tipos verdaderamente puros. Por aplanamientos sucesivos todas las dificultades pueden ser vencidas poco a poco y una función arquitectónica y urbana sana puede entonces desarrollar sus efectos.

Que grandes industriales examinen tales planes: he aquí, pensarán, el sitio de aplicación de una enorme labor. Entonces, la industria se consagrará a la edificación y el marco urbano de nuestro trabajo y nuestro descanso se transformará.

Hay que estudiar la célula perfectamente humana, la que responde a constantes fisiológicas y sentimentales. Llegan a la casa-instrumento (práctica y suficientemente atrayente), que se revende o se realquila. La concepción "mi techo" desaparece (regionalismo, etc.) porque el trabajo se desplaza (se contrata) y sería lógico poder seguir con *armas y bagajes.* Armas y bagajes equivale a enunciar el problema del mobiliario, el problema del "prototipo". Casa-tipo, muebles-tipo.[1]

Todo se fomenta ya, las ideas se encuentran y se cruzan a esta altura que es un sentimiento incisivo antes que una concepción clara. Ya algunos espíritus, pensando en la edificación, agitan el problema de una organización internacional de los standards de la edificación.[2]

---

1 Véase *Vers une Architecture* y *L'Art décoratif d'aujourd'hui*, ediciones Crès.

2 El pabellón del *Eprit Nouveau*, en la exposición de Artes decorativas de 1925, y en cuya ocasión se publica este libro, constituirá un documento de standardización. Todo lo que lo amueble será producto de la industria y no de los decoradores. La construcción misma es la célula de un "inmueble-villa", elemento de un

Sobre el paisaje urbano

Rara vez nos gusta poner la vista en el perfil de las casas contra el cielo; el espectáculo nos afecta demasiado penosamente. Este perfil, de un extremo a otro de la ciudad y en casi todas las calles, es un desgarramiento —línea quebrada, brutal, golpeada, erizada de obstáculos. Además, nuestra alegría, nuestro entusiasmo no son atraídos por la incoherencia que tal línea denuncia. Otra cosa sería nuestra emoción si ella, que perfila la ciudad contra el cielo, fuera pura y experimentáramos así la presencia de una fuerza ordenadora. La buhardilla, la teja y el desagüe, coronan la ciudad, ocupando en el emplazamiento urbano ese lugar privilegiado donde se cortan, en una intersección categórica, los dos elementos determinantes de la sensación óptica.

El hormigón armado nos da la liberación, una considerable inversión del plano en virtud del cual el techado (tejas, lucarnas y desagües), considerado hasta ahora como un "*no man's land*", propiedad de los gatos de M. Willette, se convierte en una enorme superficie recuperada, una superficie de ciudad disponible para jardines o paseos. Poéticamente, los jardines de Semíramis nos han llegado; son realizables y realizados; asombran y cautivan, son útiles y son hermosos. La línea que perfila la ciudad contra el cielo es pura y mediante ella no es posible ordenar con amplitud el paisaje urbano. Y esto es capital. Repito que esta línea contra el cielo es determinante de la sensación; no es otra cosa que lo que es en escultura el perfil, el contorno.

Seguidamente afirmaré que esta pureza reconquistada del horizonte urbano no basta si perdura la calle-corredor. Rompiendo la calle-corredor, hay que, hablando con propiedad, crear la *extensión* del paisaje urbano. Extensión y no siempre esa única profundidad estrecha del corredor. Al diseñar los "loteos en rediente", exhibo este horizonte a lo lejos a la

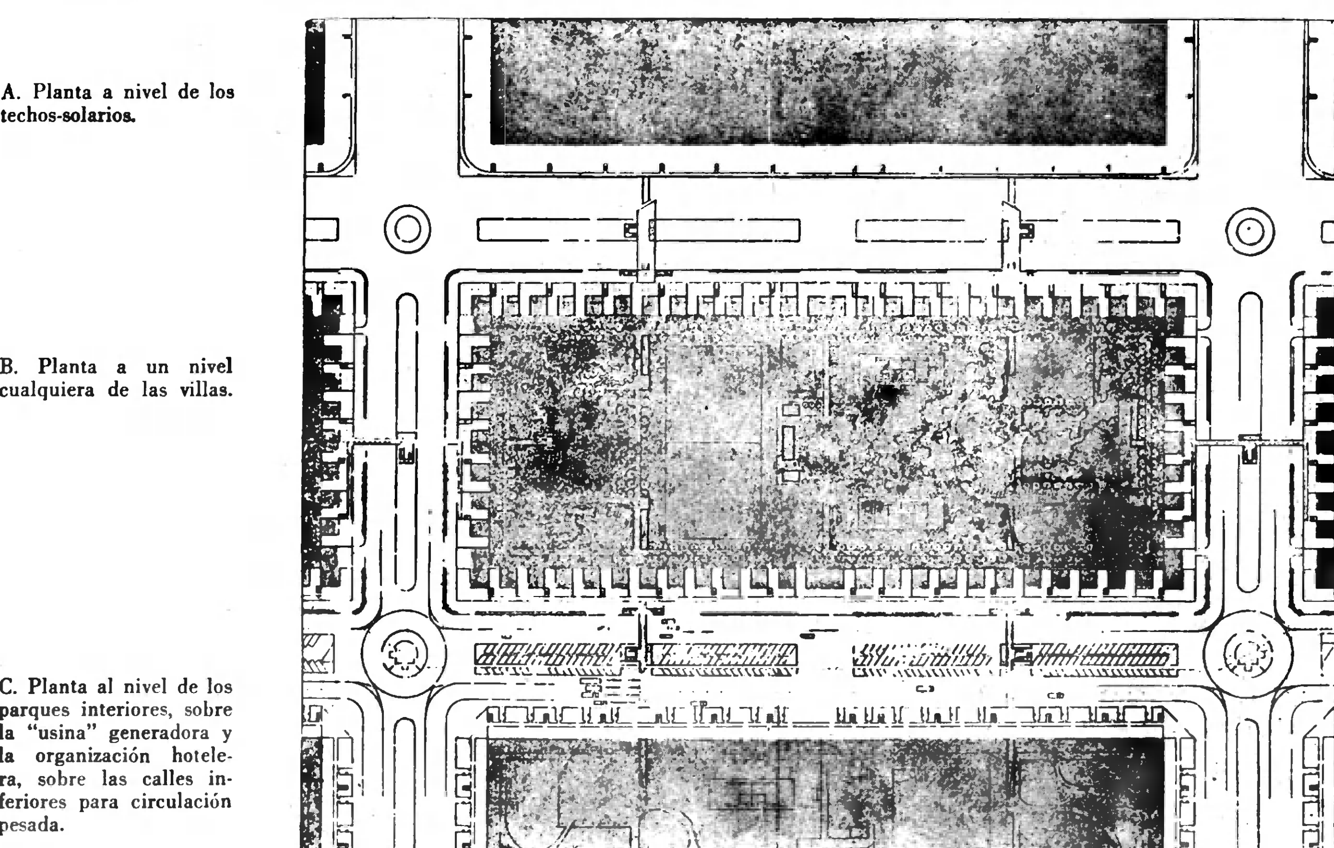
---

loteo de tipo celular. Después de la exposición será trasladado a los suburbios, elemento de ciudad-jardín. Los estudios que son objeto de este libro serán expuestos allí, mostrando cómo se comporta la célula en el conjunto. Problema de arte decorativo (la afectividad) y gran urbanismo, los dos extremos de la cuestión. (Este programa sometido en enero de 1924 a los señores Ch. Plumet y L. Bonnier, arquitectos directores de la Exposición, fue rechazado categóricamente. Estos señores quisieron imponerme el siguiente tema: la casa de un arquitecto. Les contesté: No, la casa de cualquiera, o en todo caso el departamento de un señor cualquiera a quien le interesan el bienestar y la belleza.)

La divergencia fue completa, irreductible. El pabellón del *Esprit Nouveau* fue construido de contrabando, sin jurados y sin plata. ¡Conocimos tantas vicisitudes!

Loteo cerrado de tipo celular.

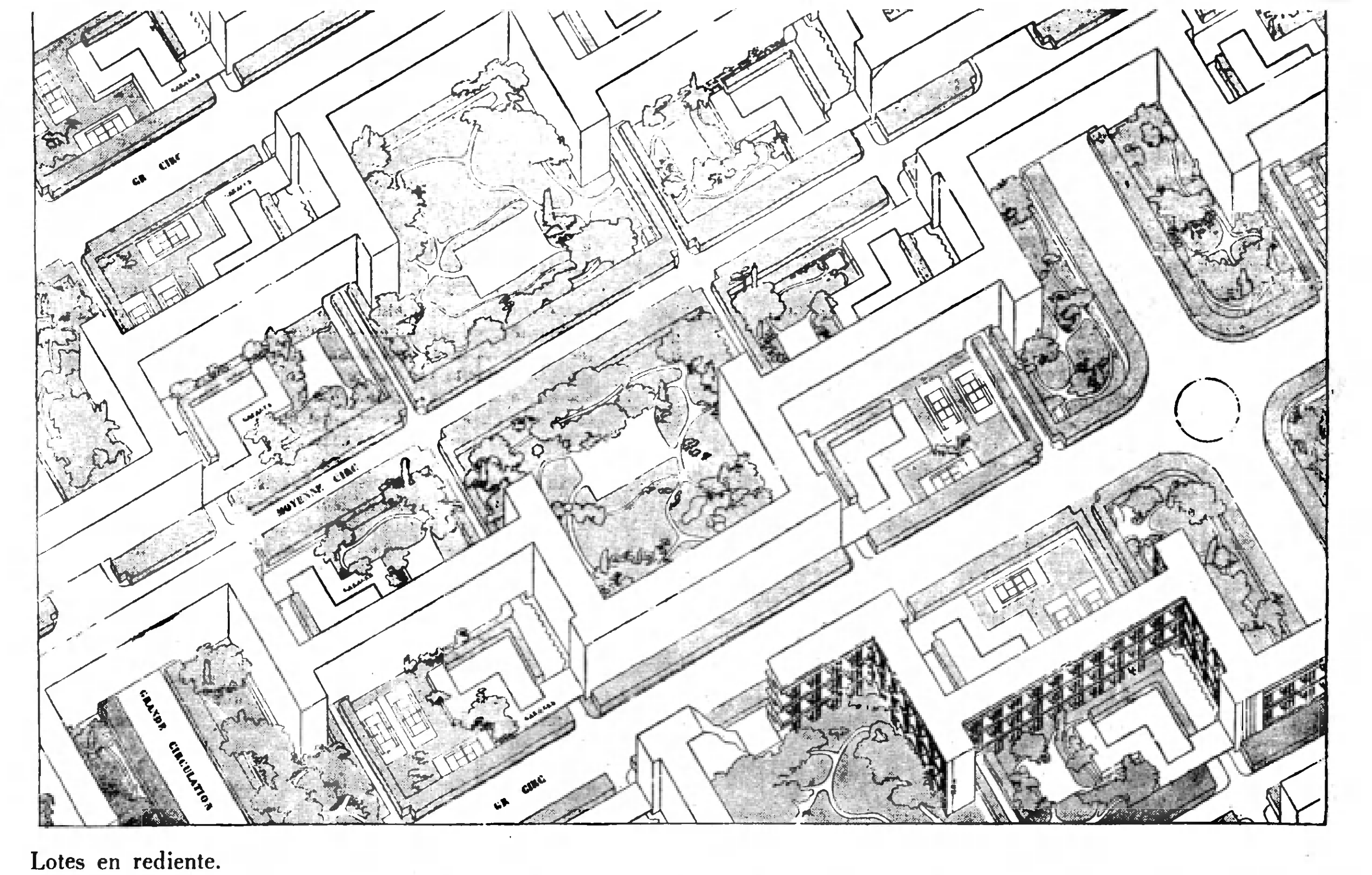
Fig. 21. Planta de conjunto de un lote (400 mts. × 200 mts.). A. Se ve la llegada de las escaleras de servicio cada una de las cuales **sirve un sector vertical de dos villas y va a dar a** los solarios y la pista de carreras. B. Se ve la entrada de aire en cada jardín colgante **y la forma en que las villas están conectadas con la red de** los corredores y las grandes escaleras, con los garajes, los vestíbulos y las dos **calles superpuestas.** C. Se ve **la planta baja doble, reservada a la** organización hotelera: frigoríficos, tiendas, depósitos, cocinas, restau**rantes, lavanderías,** servicio doméstico, administración, etc. Superficie plantada de estos lotes: 48 %. Superficie plantada con los **jardines colgantes sumados:** 90 %. Densidad: 300 por hectárea (media del París actual: 364).



A. Planta a nivel de los **techos-solarios.**

B. Planta a un nivel cualquiera de las villas.

C. Planta al nivel de los parques interiores, sobre la "usina" generadora y la organización hotelera, sobre las calles inferiores para circulación pesada.



Lotes en rediente.

Fig. 22. Perspectiva axonométrica. Gracias a la entrada de aire y luz del sistema "celular", la profundidad de los inmuebles puede ser aumentada hasta 21 metros, sin patios interiores. Un dispositivo especial de gran rendimiento permite reducir a tres el número de los corredores de acceso para seis alturas de villas, esto es, para doce pisos. Se ve este dispositivo en el fragmento cortado verticalmente en la parte baja de esta figura.

derecha y a lo lejos a la izquierda y, mediante vueltas sobre el eje longitudinal, compongo arquitectónicamente: la línea otrora seca del corredor encierra ahora prismas, acusa hundimientos o salidas; la pared árida y enervante del corredor es reemplazada por volúmenes que se yuxtaponen, se alejan, se aproximan, crean un paisaje urbano monumental y viviente. Sacaremos partido del principio de estos nuevos trazados para introducir los árboles en la ciudad. Por el momento, dejando de lado los factores de higiene, puede admitirse que en términos estéticos el encuentro de los elementos geométricos de las edificaciones y los elementos pintorescos de la vegetación, constituyen una conjugación necesaria y suficiente para el paisaje urbano. En efecto —logrado esto—, esa riqueza de elementos plásticos, prismas nítidos de los inmuebles, volúmenes redondos de los follajes, líneas arabescas de las enramadas, ¿qué queda por hacer sino desarrollar tales ventajas? Para fijar las ideas, he aquí la comparación más inmediata: las *Tuileries* podrían extenderse en adelante por barrios enteros, jardines franceses, parques ingleses, geometría de las arquitecturas. Concluyo con esta afirmación tranquilizadora: las fachadas de los inmuebles "en rediente" pueden ser de gran uniformidad; harán, de lejos tanto como de cerca, una grilla, un enrejado, sobre el que las ramas de los árboles se perfilarán con ventaja; constituirán un damero con el que la geometría de los *parterres* irá bien. Recuerdo las conclusiones de un capítulo precedente: la uniformidad de los detalles está en la base de los órdenes arquitectónicos; uniformidad en el detalle, tumulto en el conjunto. El problema se ha extendido: la casa no es ya un pedazo de fachada de 15 ó 25 metros; se extiende 200, 400 metros y se desarrolla a lo largo del trazado movedizo de los redientes. Recordemos las Procuracías, la *Place des Vosges* o la de *Vendôme*, y no admitamos ni por un minuto que las "decoraciones" suntuosas son la única belleza de estas cosas célebres. El economista llegará a la conclusión: he aquí un trazado que se ofrece a la industrialización de la construcción (máquinas, organización industrial, standards, etc.). Del suelo surgen las frondas, a lo lejos se despliega el césped, corren los arriates floridos. Un circo de geometría encierra esta encantadora visión pintoresca y el cielo se posa límpidamente en un horizonte que, por sí solo, hace arquitectura. Desde la antigua calle o avenida-corredor, el paisaje se ha enriquecido mucho; el sitio es amplio, noble y alegre.

A escala humana

Todo esto sólo puede ser función de un hombre cuya talla varía entre 1,50 y 1,90 metros. Dicho hombre, aislado, frente a vastas extensiones, se fatigaría. Hay que saber encerrar el paisaje urbano e inventar elementos a medida de nuestra escala. No se trata más que de un problema de arquitectura; en arquitectura se trabaja mediante contrastes; se hace una sinfonía de elementos simples y complicados, pequeños y grandes, gráciles y potentes. Las enormes construcciones del urbanismo venidero nos anonadarían; es necesario una medida común entre nosotros y esas gigantescas obras. Ya he señalado que el árbol era ese objeto con el que todos armonizamos porque somos remotamente seres de la naturaleza; y el fenómeno urbano, olvidando totalmente la naturaleza, pronto se encararía con profundas herencias. El árbol cierra el sitio a veces demasiado vasto; su silueta vivaz contrasta con la firmeza de lo que nuestros cerebros han concebido y hecho nuestras máquinas. Bien parece el árbol ser ese elemento esencial para nuestro confort que da a la ciudad algo así como una caricia, una lisonjera cortesía en medio de nuestras obras autoritarias.

Tampoco puede desconocer la necesidad de concentrar a veces el paisaje urbano y de satisfacer esa necesidad que tenemos de codearnos, de encontrarnos en gran número, de vernos de muy cerca. Siempre se pensará en escala humana al componer las enormes construcciones salidas de las necesidades prácticas y financieras. No vaya a ser que un día uno se aburra en la ciudad.

Si los rascacielos remontan sus pisos más allá de 200 metros de altura, entre estas construcciones gigantescas y en medio de las extensiones que hayan quedado libres, se trazarán boulevares, llenos de construcciones de uno, dos o tres pisos, con escalones sucesivos donde se establecerán los comercios cuyo objeto es agradar, las tiendas de lujo, con sus elegantes escaparates; donde igualmente estarán los restaurantes y los cafés, en sucesivas terrazas, abriéndose ante las avenidas de árboles o dominando la extensión de los parques ingleses. La calle será reconstruida por elementos esencialmente en escala humana. La ciudad de los rascacielos restablecerá precisamente esas escalas tan en armonía con nuestras propias dimensiones: las casas de un piso. Y a causa de esto, el análisis, después de habernos amenazado con el espanto y el tedio, nos valdrá una

cosa que habíamos debido abandonar hace mucho, a pesar nuestro, en las ciudades del siglo XIX: las arquitecturas a nuestra escala.

La multitud y la baraúnda nos interesan porque somos seres vivos que nos agrupamos de buena gana. Esta ciudad, más densa que las grandes ciudades actuales, reconstituirá a nuestra voluntad los foros donde nos codearemos; árboles, flores y césped, que se extenderán a lo lejos, casas de planta baja solamente, con terrazas en contracciones sucesivas, constituirán el espectáculo reconfortante que se nos ofrecerá a la vista. ¿Qué nos importa si por encima de estos elementos "confortables" y tras el follaje, se levanta la silueta formidable de los rascacielos? Así dejadas en el segundo plano de nuestra visión, ahogadas en vastos espacios de luz, resplandecientes en su revestimiento de vidrio, sus masas ya nada tienen de común con el peso aplastante que ahora obsesiona a Nueva York. Qué nos importa, en los lotes en rediente, que las líneas categóricas de las terrazas asciendan a 40 metros de altura si dibujan un bello y amplio contorno arquitectónico y si diseñan un trazo puro sobre la exuberancia graciosa de las frondosidades llenas de cantos de pájaros.

¿En escala humana? Basta plantear bien el problema; disponer del verdor y crear trazados urbanos infinitamente más ricos que la calle-corredor con la cual, hasta ahora, hemos, sin miramientos, entristecido nuestros corazones.

Sobre el orgullo

El orgullo hace erguir las columnas vertebrales, hace levantar las cabezas; opone a la depresión el despabilamiento, a la enervación el empuje, a la flojera la firmeza, a la indiferencia el interés, a la despreocupación la acción; el orgullo es una palanca. El orgullo no es el ensoberbecimiento ni la vanidad.

El orgullo cívico se apodera a veces de las masas, inspirando una fe y la acción. Reconozcámoslo: esos momentos de fe que llevan a la acción son las horas felices; surgidos de la acción (de *una* acción, a menudo) provocan la acción, las empresas, la actividad, la invención, la iniciativa, la concepcción; se asiste entonces a la ejecución de grandes obras; una construcción general del espíritu se establece en lo tocante a todas las esferas; se erige un edificio tanto social como material. La belleza que ronda en torno de las potencias productivas se encarna un día en la obra. La belleza nacida de la acción suscita el entusiasmo y provoca la acción.

Hay momentos dichosos para las masas, cuando el orgullo cívico se ha apoderado de ellas y las levanta firmemente por arriba de los términos medios.

Esto sólo puede ocurrir en una hora de convergencia de las diversas vías que elaboran en muchos sentidos la vida colectiva: en un momento en que se alcanzan las soluciones por doquier y en que el fenómeno de cristalización las precipita a todas, produciendo un prisma puro en una masa clara. Fenómeno rápido, violento, casi súbito, cuando las preparaciones anteriores están terminadas.

La química de las masas es exacta como la de los metales; la fórmula requiere sus valencias exactas para que surja el producto. Se dice de buen grado *"el crisol de una época"* porque se percibe esta labor invisible en la matemática precisa de las valencias que súbitamente va a producir el metal puro.

Cuando en medio de la confusión, en el bullicio, en todo este movimiento que aparece desordenado, pueden percibirse indicios de orientación, señales evidentes de construcción, es lícito entonces pensar que el momento de la cristalización está próximo. Si esos indicios ponen en movimiento grandes masas, si esas construcciones (morales, sociales o técnicas) son poderosas, es lícito creer en el nacimiento próximo de una época fuerte, en la venida inminente de grandes obras.

Si es posible formular claramente, si fórmulas claras son proclamadas en todas partes de la fórmula general que se organiza, puede atisbarse la hora en que se enunciará esta solución inmanente. Cuando un día, en muchas direcciones opuestas, en muchos medios diversos, el mismo pensamiento construya el mismo sistema, la armonía surgirá claramente, radiante. En esa hora radiante de armonía, de construcción y entusiasmo, nacerá el orgullo: la satisfacción de la obra bien nacida y pasible de desarrollo y grandeza.

El orgullo cívico se encarna en las obras materiales de la arquitectura. Las épocas han plantado sucesivamente los jalones de la arquitectura. Las *Santa María dei Fiore* de Florencia, los pavimentos de mármol de Venecia, los Partenones, las Catedrales. Obras de repúblicas animadas de orgullo cívico. ¿No están orgullosos los norteamericanos —con títulos parcialmente discutibles— al ver surgir sobre el mar las gigantescas cristalizaciones cataclísmicas de Manhattan?

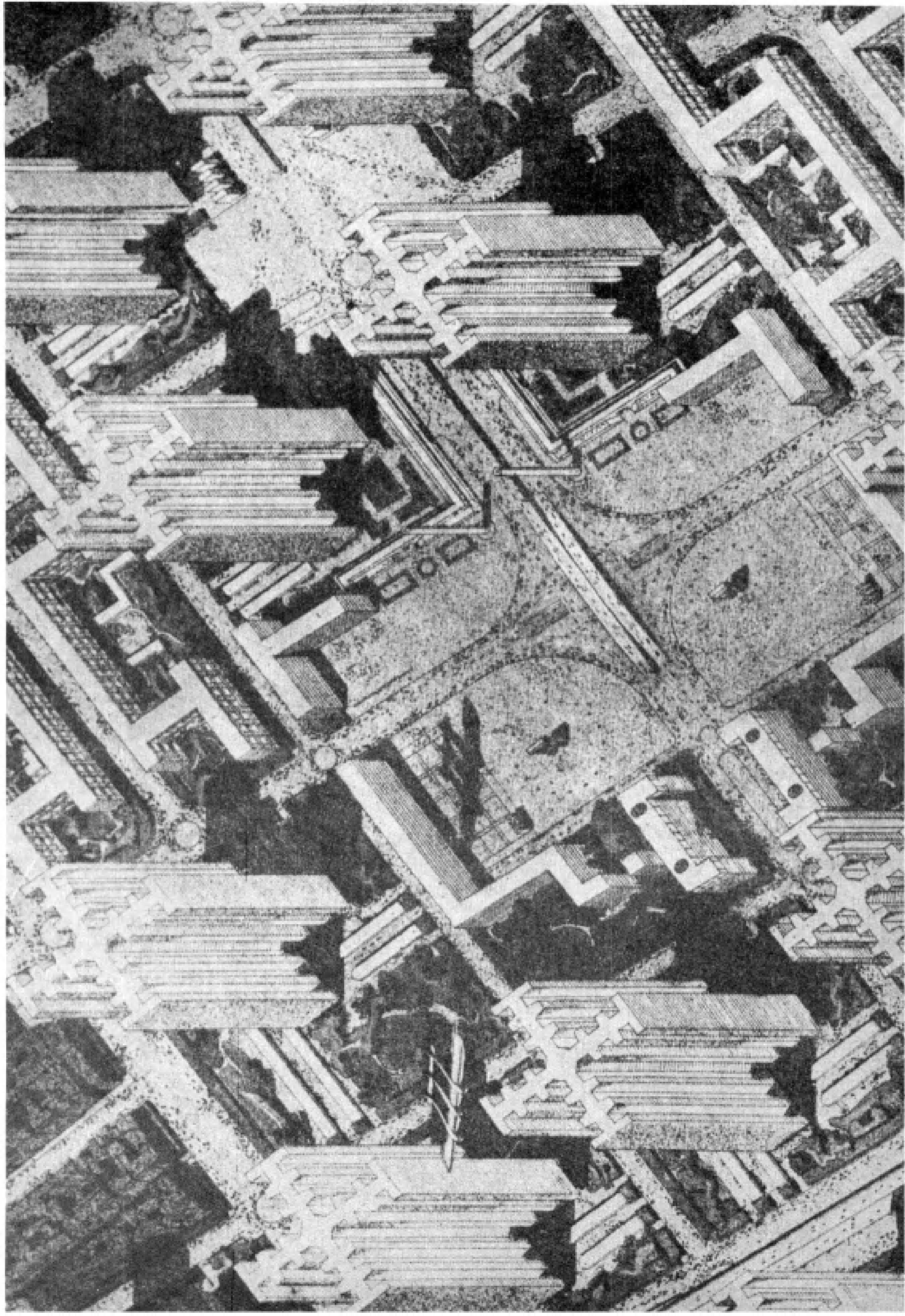
Una pasión colectiva anima los gestos, las concepciones, las decisiones, los actos. Las obras materiales son el resultado y es esta pasión, expre-

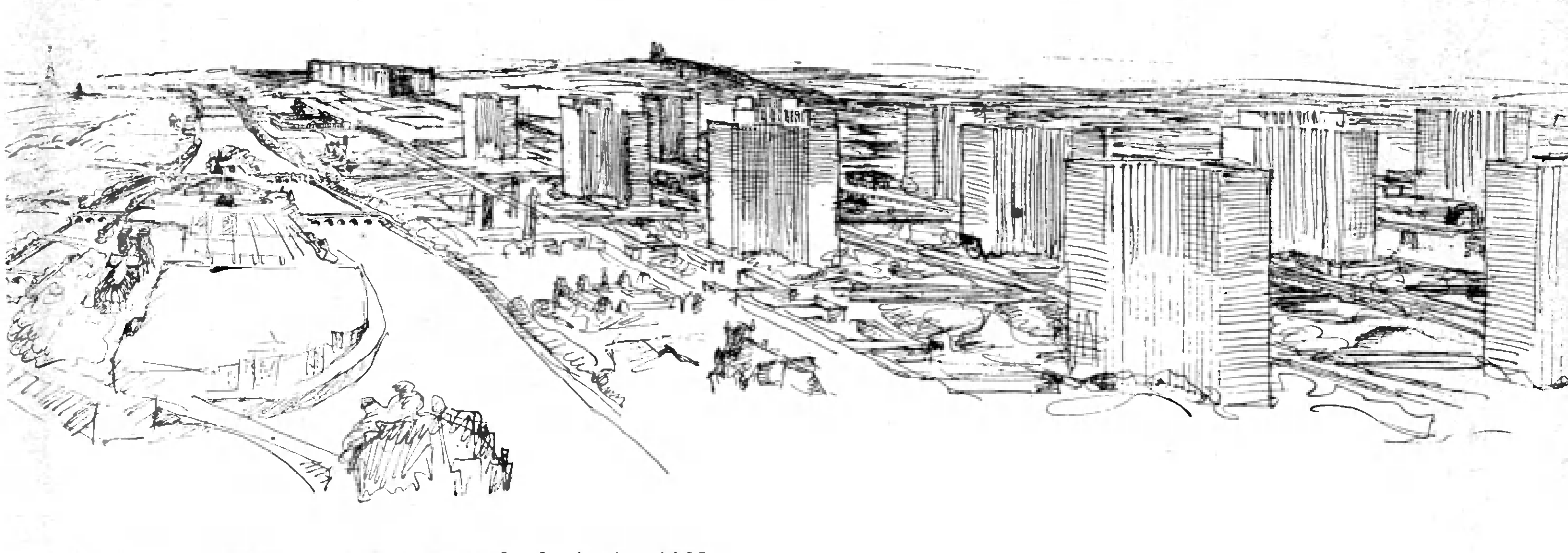
sándose por el lenguaje plástico —sistema exacto, máquina de emocionar— lo que marca el estilo de la época. El estilo es, en un sistema plástico —creación del espíritu— la pasión. La pasión, el fuego, el ardor, una fe, una alegría, una animación que llevan a la felicidad.

Si no se produce, se muere. Si no se actúa, el mundo no se conforma con esperar, se desploma, se diluye, se destruye y lleva a los horrores del hambre y a las ferocidades de la bestia. El movimiento es nuestra ley: jamás nada se detiene, pues lo que se detiene se vuelca y se pudre (es la definición de la vida). Hay, pues, que avanzar, actuar, producir. Después de un siglo y medio de preparación maravillosa, la razón ha conquistado su justo sitio, introduce la ciencia y la ciencia nos arrojó violentamente a la cara el maquinismo. Todo se perturbó. Parecía que todo se desplomaba. Sólo se desplomaba un mundo viejo. A través de los restos surgía audazmente un mundo nuevo. La razón que parecía definitivamente dominadora habría inclinado nuestros corazones al más negro pesimismo, pero las fuerzas violentas de la vida parecen proyectarnos nuevamente en una nueva aventura. Razón y pasión se alían para una obra constructiva. He ahí una forma de pensar, de la que se desprende un estilo. Ya hay quienes, percibiéndolo claramente, prevén esta nueva conciencia de la que nacerá el orgullo... el orgullo, palanca de las masas. Nuestro mundo, como un osario, está cubierto de restos de épocas muertas. Una tarea nos incumbe: construir el marco de nuestra existencia. Sacar de nuestras ciudades las osamentas que allí se pudren y construir las ciudades de nuestra época.

Los que están fatigados y heridos resisten, invocando la sabiduría falaz de su experiencia. En verdad, pertenecen a la época de ayer y no conciben el actual acontecimiento. Nuevas generaciones están llenas de ardor, dispuestas a entregarse a la tarea. Estamos a caballo sobre dos épocas: la época premaquinista y la época maquinista. La época maquinista no se ha reconocido todavía, no ha reunido sus legiones, no ha comenzado a construir, no ha construido todavía el sistema arquitectónico mediante el cual satisfará, en primer término, sus necesidades materiales, mediante el cual responderá en seguida al sentimiento puro que la anima: el que lleva al hombre a hacer bien y bello lo que hace, sensación de crear y ordenar que condiciona su felicidad misma.

La felicidad no es una moneda de cincuenta centavos en el bolsillo, ni una medialuna en la mano. Es un sentimiento, un imponderable, un acto del corazón.





6. Croquis del "Centro de París", por Le Corbusier, 1925.

(al dorso)
5. "Plan Voisin", París 1925. Vista del corazón del conjunto.

Tercera parte

Un caso preciso: El Centro de París

Actualmente están demoliendo, en una cantidad de lugares sumamente estratégicos de París, enormes macizos de inmuebles podridos, construyendo "Buildings" en los solares recuperados.
Se deja hacer, se deja elevar sobre la vieja ciudad que mataba la vida, una nueva ciudad que matará la vida tanto más certeramente por cuanto establece verdaderos nudos de congestión sin modificar la calle.
Estas operaciones fructíferas en el suelo del centro de París son como un cáncer que se deja instalar alrededor del corazón de la ciudad. El cáncer sofocará la vida. Dejar que se proceda así es un acto inconcebible de despreocupación en el momento peligroso que atraviesan las grandes ciudades.

XIV Medicina o Cirugía

El capítulo IX del presente libro ofrecía recortes de diarios coleccionados en el transcurso de 1923; no carecían de elocuencia. En 1922, los diarios todavía estaban mudos ante los problemas de urbanismo; en 1923, la aparición intermitente de artículos consagrados a esta cuestión resultaba significativa; se comenzaba a ver que se trataba de un problema vital. En 1924, puede decirse *que toda la prensa se ocupó* y casi cotidianamente; en verdad, el urbanismo hacía hablar de sí, estando París enfermo. enfermo.

"¡Circulen!", "¡circulen!" Se reclaman remedios, se proponen remedios. Es que París está enfermo. La Facultad (en este caso los ediles) se divide en dos bandos: los médicos, los cirujanos. A decir verdad, mediquillos, cirugía anodina. Se está tan convencido de que todo eso resultará ineficaz que, después de hacer las propuestas, no se procede a la realización. Sería urgente, empero, saber si el médico basta o si se impone la cirugía.

Se descubriría la solución conveniente (es decir, una solución posible, realizable *en seguida* —material y financieramente—, fructífera para quien tomara la iniciativa) en el más peligroso y amenazador cáncer que desde ya se entrega a estrangular la ciudad y que la ahogará. Este cáncer son las operaciones inmobiliarias de demolición y reconstrucción que se efectúan desde hace uno o dos años en diversos puntos de París; dichos puntos son significativos; proporcionan la demostración a priori de la teoría del centro de las ciudades expuesta ya en el capítulo VII y que va a ser formulada explícitamente en el capítulo siguiente: *el centro de París.* Teoría que, cerrando los ojos y tapándose los oídos, se acusa precipitadamente de locura.

ACTUALMENTES ESTAN DEMOLIENDO, EN UNA CANTIDAD DE LUGARES SUMAMENTE ESTRATEGICOS DE PARIS, ENORMES MACIZOS DE INMUEBLES PODRIDOS, Y EN LOS SOLAÑES RECUPERADOS CONSTRUYEN "BUILDINGS", EDIFICIOS PARA OFICINAS. A LA CALLE SE LA DEJA INTACTA; A VECES, SE RETROCEDE 2 O 4 METROS CON RESPECTO DE LA ANTIGUA ALINEACION: ESO ES TODO. ESAS OPERACIONES AUDACES Y REMUNERADORAS DEMUESTRAN BRILLANTEMENTE EN LA PRACTICA QUE DEMOLER Y VOLVER A CONSTRUIR ES COSA POSIBLE EN LA ACTUALIDAD.

POR EL CONTRARIO, ESAS FRUCTIFERAS OPERACIONES ESTABLECEN EN EL SUELO PARISIENSE, *EN EL CENTRO DE PARIS*, PUNTOS FIJOS, *LAS BASES DE LA CIUDAD DEL SIGLO XX QUE VIENE.* AHORA BIEN, ESOS PUNTOS FIJOS NO SON DE NINGUN MODO DICTADOS POR EL PROBLEMA ACTUAL DEL URBANISMO. COSA EXTRAÑA, SE DEJA HACER, SE DEJA ELEVAR SOBRE LA VIEJA CIUDAD QUE MATABA LA VIDA, UNA NUEVA CIUDAD QUE MATARA LA VIDA TANTO MAS CERTERA Y RAPIDAMENTE, POR CUANTO NO TIENE EN CUENTA EL PROBLEMA DE LA CIRCULACION Y, MEDIANTE LA CREACION DE ISLOTES COMERCIALES, AGRAVARA ESTA CIRCULACION YA MORTALMENTE ENFERMA. ESAS OPERACIONES FRUCTIFERAS EN EL SUELO DEL CENTRO DE PARIS SON COMO LOS NUDOS DE UN CANCER QUE SE DEJA INSTALAR ALREDEDOR DEL CORAZON DE LA CIUDAD. EL CANCER SOFOCARA LA CIUDAD. DEJAR QUE ESO SE HAGA EN EL *BOULEVARD DE LA MADELEINE*, EN EL *LOUVRE*, EN EL SECTOR DE LA *PLACE DES VICTOIRES*, EN EL DE LA *RUE LE PELLETIER, TAITBOUT*, ETC., ES UN ACTO DE INCONCEBIBLE DESPREOCUPACION EN LA PELIGROSA HORA QUE ATRAVIESAN LAS GRANDES CIUDADES. Hago imprimir con mayúsculas estas pocas líneas; proclaman una sobrecogedora verdad ante la que hay que detener el juicio para darse cuenta, apreciar y decidir luego.

Los 25 años del Viejo París.

La comisión del "Viejo París" sesiona.

Es agradable pensar que se limitan los actos de vandalismo. ¡Pero sí, pero sí!

Es reconfortante leer que la belleza está colocada en el rango de las necesidades legítimas de los ciudadanos.
Y, sin embargo, retengo de mis lecciones de historia en la escuela esos momentos trágicos en que reyes, emperadores, sacerdotes, contemplaban en medio de las flores el desfile de exquisitas bailarinas; las puertas de la ciudad eran forzadas, el Bárbaro irrumpía como una tromba. La carnicería, la muerte: la sangre corría e iba a coagularse bajo las corolas de las rosas esparcidas bajo los pies de las bailarinas.
Con más sencillez aquí, nos parece que el acontecimiento exige que se mire hacia adelante, y no hacia atrás, que hay horas para todo; y que la del entretenimiento está fuera de lugar *si no la ha precedido la del trabajo.*

Si tenemos mortalmente enfermos el corazón y los pulmones, no se hacen en el clavicordio ejercicios para las muñecas.
No obstante, la patria, la poesía, el culto de los antepasados, el ideal, son expresiones elocuentes esgrimidas por buen número de personas que se ocupan de escribir en los diarios y cuya misión consiste en forjar la opinión pública; cuando se plantea a veces la cuestión de demoler los barrios podridos, llenos de tuberculosis y desmoralización, exclaman: "Y los hierros forjados, ¿qué van a hacer con los hermosos hierros forjados?"
Les ocurre a estos señores que sus mujeres, entregadas a alguna misión caritativa, han guardado para toda la vida un recuerdo imperecedero de hierros forjados eminentemente poético; habían iluminado con su frescura juvenil, llevando la "gota de leche" a los recién nacidos acechados por las arpías, algunas viejas escaleras apolilladas, en ese "Pantano"[1] tan cautivo de los recuerdos de antaño; recuerdos de la "vieja Francia" cantaban en las viejas piedras: el *Vert Galant*[2], *d'Artagnan, les Précieuses.* ¡Entonces, patria!
Entonces, con la patria, se exige que permanezcan las viejas escaleras y, pese a "la gota de leche", los recién nacidos morirán en el centro mismo de las evocaciones. "¡No me molesten!"
Por supuesto, que estos gustadores del pasado, ocupados en escribir en los diarios y forjar la opinión pública les dirán, si ustedes les preguntan,

---

[1] *Le Marais* ("El pantano") es un antiguo barrio del Temple de París. (N. del T.)
[2] Mote con que era conocido el rey Enrique IV. (N. del T.)

que ellos, por su parte, habitan en tal avenida de *L'Étoile* o de la *École militaire*, en inmuebles nuevos, con ascensor, o en algún maravilloso pabellón escondido en un jardín.

Medicina o cirugía

El 17 de febrero de 1923, el señor Denis Peuch, presidente del Concejo Municipal de la ciudad de París, dio el primer golpe de piqueta al enorme amasijo de casas que debía ser demolido para la abertura del *Boulevard Haussmann.*

Hoy (1925) la demolición está ejecutada en parte. Una extensión impresionante permite, antes que se la recubra de edificios, soñar... con muchas cosas. Esa extensión está ahí; se la ha creado; es un acontecimiento urbano de 1925, en el centro de París. Cirugía audaz. Haussmann la había decidido. Toda la obra formidable de este hombre voluntarioso fue de cirugía; operó a París sin piedad. Parecía que la ciudad tenía que morir. *¡El París-automóvil de hoy sólo vive gracias a Haussmann!* ¿Son posibles, pues, tales operaciones? ¿Es posible expropiar, indemnizar, hacer lo que sea necesario? Sí, bajo Haussmann y el Emperador. Sí, incluso bajo la democracia actual.

El enorme agujero abierto en la ciudad apretada, aplastada, sobresaturada, entre la *Rue Taitbout* y los bulevares causa una impresión sobrecogedora. *Es una prueba.*

Cirugía o medicina

El pasado responde: cirugía *y* medicina.

Cirugía en el centro.

Medicina en la periferia.

Cirugía para hacer frente a la evolución que en diferentes etapas ha conducido Lutecia al París de 1925. Edad Media y tiempos modernos, época contemporánea, se han sucedido sobre el mismo centro que no puede moverse porque es el cubo de una enorme rueda cuyos rayos procedentes de lejos han fijado su punto de convergencia. Medicina, cuando espíritus poderosos han sabido prever, preparar el porvenir.

Estamos absorbidos hoy en la preparación de un porvenir mejor; tam-

bién para evitar la cirugía. Se prepara un enorme y riente suburbio; será quizás una obra magistral de previsión si, como en los tiempos de Colbert, se ha visto con amplitud. ¿Se ha visto con amplitud? ¿La estética y la poesía se han adelantado a los factores modernos del urbanismo: la circulación y el asiento eterno del espíritu, el ORDEN?

La cirugía es el requisito del caso actual.

He aquí lo que nos dice la historia.

Ante todo esta comprobación: ninguna ciudad actual posee *un programa de circulación.* El problema es totalmente nuevo; era imprevisible hace cincuenta años. Henos ahora acosados por el desencadenamiento automático de las consecuencias. La *ciudad fortificada* era hasta ahora la imposición que paralizó siempre el urbanismo y que nos retuvo en retraso con respecto del acontecimiento.

Cuando se construyó la *Place Royale* (*Place des Vosges*), la carroza todavía era desconocida (Luis XIII).

La *Rue Galande,* en 1672, era tan estrecha en dos sitios que dos coches no podían cruzarse. Esta calle formaba parte de la red de *La Grande Croisée* de París y hacía el servicio de comunicación con los puentes del Sena.

A mediados del siglo XVI, había dos carrozas en París.

En 1658, había 310.

En 1662, se otorgó la primera patente para los ómnibus de cinco centavos.

En 1783, un edicto determinó por primera vez la altura de las casas; el ancho mínimo de las nuevas calles sería de 9,75 mts. (*medicina*).

Durante la Revolución, un edicto establece cinco anchos de calles: 14 metros, 12 metros, 10 metros, 8 metros, 6 metros; nada de veredas (*cirugía y medicina*).

Colbert es el iniciador y el realizador de todas las grandes obras de París: edificios, bulevares, patios arbolados, las puertas de la ciudad. El edicto de 1676 es el primero en el mundo que enuncie el programa de las obras de la época y las del porvenir (*medicina y cirugía*).

Opinión de la época (bajo Luis XIV): "París es más que una ciudad, *es un mundo*". Se advertía la sumersión de las costumbres por el hecho nuevo y se trataba de legislar en consecuencia. Es ya la primera "Gran Ciudad" de los tiempos modernos (diez veces menos importante que la de hoy; y doscientos años solamente nos separan).

En 1631, un edicto dispone limitar la extensión de París más allá de los barrios residenciales —extensión incoherente y sin plan. Se decide poner

31 mojones que fijarán la dirección del trazado de las calles de los barrios y el límite extremo de las construcciones; más allá, está prohibido construir, multas, confiscaciones (*medicina*).
1724. Volviendo sobre este edicto, se ligan entre sí los mojones mediante espacios abiertos arbolados. La buena sociedad se precipita a estos barrios y se teme el abandono del centro de la ciudad (*medicina*).
Napoleón I° hace la *Rue de Rivoli*: 23 metros de ancho, dimensiones extraordinarias para la época (la norma anterior: 14 metros, 12 metros, 10 metros, 8 metros, 6 metros) (*cirugía*).
1840. Los bulevares adquieren vida, resultado de la previsión de Colbert. Acontecimiento en la historia de la vida urbana (*medicina*).
1842. Las estaciones, la *Gare Saint-Lazare* (*cirugía*).
1847. Los fortines, último cinturón de París, y la zona de 250 metros (*medicina*). Las estaciones son plantadas un poco al azar. No se aprecia que son *las nuevas puertas de la ciudad.* Ninguna gran avenida lleva a ellas.
Habrá que cortar más tarde (*cirugía*).
1853. Designación de Haussmann como prefecto del Sena.
Los trazados de Haussmann eran totalmente arbitrarios; no eran conclusiones rigurosas de urbanismo. Se trataba de medidas de carácter financiero y militar (*cirugía*).
Napoleón III° hace la *Avenue du Bois:* 120 metros de ancho, longitud en línea recta: 1.300 metros (*medicina*).
Las calles de 7 metros son reemplazadas por las de 24 metros y más (*cirugía*).
141 kilómetros de veredas existentes se convierten en 1.290 kilómetros; 64 kilómetros de bulevares se convierten en 112 kilómetros. El número de los árboles que los rodean pasa de 50.000 a 95.000.
Etcétera, etcétera.

Richelieu, al dotar a París de una calle recta de 9 metros que bautiza con su nombre, es acusado de megalomanía (*cirugía*).
Haussmann, al abrir el *Boulevard Sebastopol,* es acusado de haber creado un desierto en el corazón de París y de haber constituido dos ciudades en adelante separadas (*cirugía*).
Le Nôtre, al cortar en las arboledas que dominaban al Oeste las *Tuileries,* una avenida ancha y arbolada hasta la cima del collado, trajo al mundo los futuros *Champs Elysées,* gloria actual de París, única avenida de

circulación que presta verdaderos servicios (el grabado del siglo XVIII que muestra esta abertura en pleno bosque es conmovedor; uno se dice: tales son, pues, los frutos de la inventiva y de la previsión).

Los planos del siglo XVIII se revelan como grandes ordenadores.

En 1728 (*plan de L'Abbé*) se plantaron muchos nuevos espacios abiertos como el *Boulevard Montparnasse*, todos a través de huertas existentes. La red de calles es preexistente en la gran periferia, red arbitraria casi siempre *a gusto de los asnos* que las establecieron poquito a poco (cap. I). Pero algunas aberturas rectilíneas, *calles "de avanzada"*, señalan una voluntad: la *Avenue de Vincennes* y la *Place du Trône*, la *Avenue de Saint-Maur*, la ruta de *Fontainebleau* por *Villejuif*, la *Avenue de Saint-Denis*, la *Avenue de Neuilly* (que forma una recta de 6 kilómetros desde el jardín de las *Tuileries* hasta el Sena); el nexo de las avenidas de *L'Étoile* en las que 100 ó 500 metros trazados y plantados fijan la dirección. El *Bois de Boulogne* es trazado en 1731 (plano de Roussel); el *Parc de Montrouge*. La explanada de *Les Invalides* está completa. En 1760 (plano de Robert de Vaugondy) se tiene realmente la impresión de que grandes obras han sido ejecutadas, de puro espíritu edilicio previsor. Grandes gastos, por supuesto. *Pero esto que fue realizado tan ampliamente (geometría), en medio de las huertas, constituye los órganos vitales del París actual.*

En esa fecha, la *Place Louis XV* (*Place de La Concorde*) es construida y los palacios están en vías de ejecución. El ángulo del *Louvre* se enreda cada vez más. Se construye el gran desagüe. En todas partes surgen líneas rectas, lo más largas posibles (sin gran coordinación, dicho sea de paso). En 1763 es construida la *École Militaire* con el *Champs-de-Mars* hasta el Sena; el conjunto de la Escuela es, por sí solo, cuatro o cinco veces más grande que la *Cité*. En 1775 (plano de J. B. Jaillot) nuevos *espacios abiertos*: lo que será el *Boulevard Arago*, el *rond-point* del *Lion de Belfort*, *Montparnasse*, etc. Se construye *La Salpêtrière*. El París residencial se ha desequilibrado: Los *hôtels Biron*, etc., están ahora en la *Rue Saint-Dominique*, en las calles de *Varennes*, de la *Université de Bourbon*. En 1791 (plano de Verniquet), se reconstruye el *Palais-Royal*, encerrado el *Louvre* entre inmundas estructuras, taponada la *Place Vendôme* en sus dos extremos. Se construyen y plantan los bulevares exteriores; se establece a la inglesa el *Parc Monceau*. Se construye el *Palais-Bourbon* con sus dependencias, así como el puente de Luis XVI *(Concorde)*.

Durante todo el siglo XVIII, operaciones realmente impresionantes; si el "trazado de los asnos" viene de las provincias a convergir en el centro, se lo combate, se hacen trazados meditados, cortando a través de las huertas, arboledas y aglomeraciones suburbanas. Cirugía enérgica cuyo resultado constituye la armazón misma de la gigantesca ciudad que hará nacer el siglo siguiente. París no tenía 600.000 habitantes; se conciben y se ejecutan, empero, los trazados que darán lugar a la ciudad del siglo siguiente: cuatro millones de habitantes. ¡Las únicas grandes vías de circulación fueron preparadas por los reyes de la carroza! [1] Singular lección de previsión y energía y de orgullo cívico, que conducen por los caminos de la acción y salvan la ciudad. Con nuestras timideces y nuestra ingenuidad de urbanistas paisajistas, ¿cómo viviría la ciudad dentro de cien años si debiera proseguir su ascenso regular?

Pero durante ese mismo gran siglo, se preocupan también por romper el centro ya podrido de París. Grandes concursos en los que participaron los Boffran, los Servandoni, los Soufflot, etc., tenían por objeto abrir la ciudad, destriparla; se buscaba espacio en la atmósfera sofocante de calles estrechas. Se tomó al Sena como eje de tales tentativas ya que era un espacio libre. Se quiso convertirlo en un monumento de la arquitectura: muelles, palacios, plazas, monumentos, fuentes, etc. Se cortaba. Cirugía también.

Se quería cortar en toda la superficie de París, y esto, *en nombre de la belleza*: La encrucijada de *Tournon* (160 metros de diámetro; la de *Bucy* (150 metros); demolición de *Saint-Germain-l'Auxerrois* (plaza de 180 x 130 metros), etc.

Una genuina necesidad de liberación impulsa a cortar, a abrir: aberturas, perspectivas; al mismo tiempo que en estética arquitectónica se desmoronan los salidizos y los frontispicios puntiagudos e incluso se quiere demoler las catedrales (a tal punto hiere lo que es hirsuto y de apariencia confusa). Todo viene de golpe, procede de un sistema del espíritu que en todos los dominios alcanza la expresiones más altas (Pascal, Voltaire, Rousseau, Blondel, Mansart, Gabriel, Soufflot). En verdad, bajo estos reyes absolutos se expresaban las potencias libres del pensamiento y la Revolución era inminente: cirugía.

El pasado, inagotablemente, nos da lecciones de fuerza. Prever y gober-

[1] Durante el reinado de Luis XIV había en París 310 carrozas; hoy son 250.000 vehículos que en su mayoría desarrollan una velocidad diez veces mayor!

nar: medicina y cirugía. En toda circunstancia, claridad de espíritu y firmeza.

En la actualidad, París ya no tiene —en términos generales— caballos, pero 250.000 vehículos de velocidad decuplicada se precipitan por sus calles. Gracias a Colbert y gracias a los Reyes, por haber —en sus tranquilos tiempos— preparado estas avenidas que constituyen nuestro único sistema arterial.

Después del automóvil, del avión y el ferrocarril ¿no es, acaso, como una derrota de nuestro espíritu que nos conformemos tan sólo con el legado fastuoso pero anticuado de los siglos pasados?

El franco de hoy sólo vale cinco centavos. Los esplendores urbanos que hemos heredado están en francos despreciados; el auto ha reducido su valor de diez a uno... y la población se ha decuplicado; nuestra herencia no vale mucho en comparación con nuestras necesidades.

Pero no tenemos nada más porque somos estetas vueltos hacia los idilios de campiñas bucólicas. Evitamos tomar nota del acontecimiento que se nos viene encima. Ni medicina (previsión), ni cirugía (firmeza). La ciudad se dirige a un callejón sin salida porque sólo se ha prestado atención a sus pequeñas diversiones en tanto que sus pulmones y su corazón están mortalmente enfermos.

Haussmann llegó después de Luis XIV, Luis XV, Luis XVI y Napoleón I° y cortó implacablemente en el centro de París, de un París intolerable, dicho sea de paso, para cualquier hombre capaz de hacer un razonamiento. Puede decirse, en principio, que mientras más cortaba Haussmann, más dinero ganaba; llenó las arcas de su Emperador cortando en París. Este hombre, que permanecía sordo a los clamores de diversas naturalezas, se limitaba a reemplazar inmuebles sórdidos de seis pisos por inmuebles suntuosos de seis pisos, a convertir barrios infectos en barrios magníficos. Si hubiera empezado a hacer sus bulevares en las afueras, se habría arruinado. Porque cortaba en el centro de París hacía negocio.

... Cincuenta años después de esta cirugía de financiero, he aquí que la buena ciudad de París no puede subsistir, no puede seguir manteniendo un sistema cardíaco de fortuna, sino porque Haussmann, y antes que él algunos espíritus enérgicos, cortaron y simultáneamente administraron a esta ciudad una enérgica medicina de gran previsión.

Imaginemos una de esas batidas gigantescas en que cientos de miles de conejos son llevados a un sistema de trampas formadas por corredores

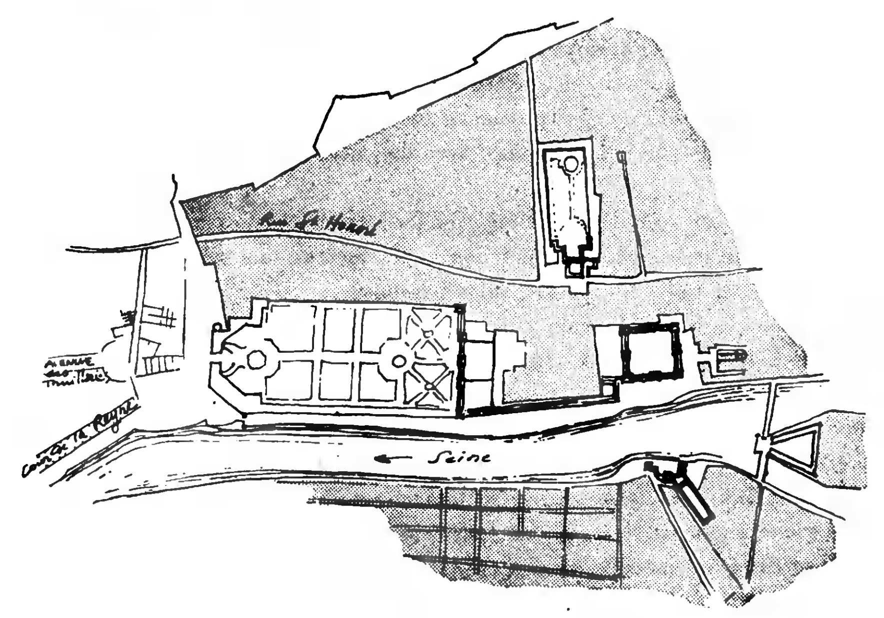


Fig. 23. La *Rue de Rivoli* ha sido abierta, el *Louvre* despejado.

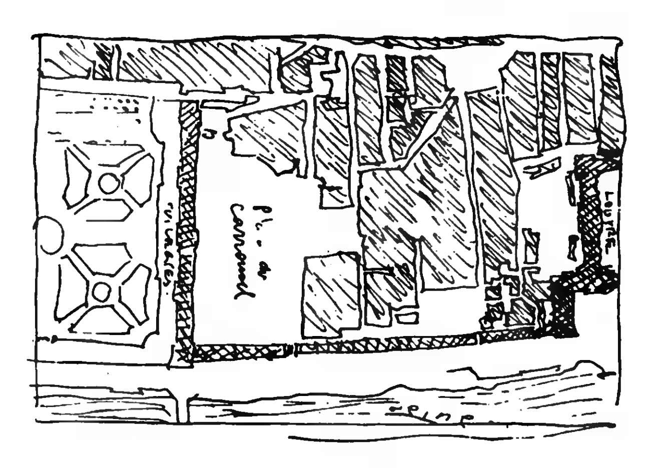


Fig. 24. El *Louvre* queda liberado.

Las limpiezas de París.

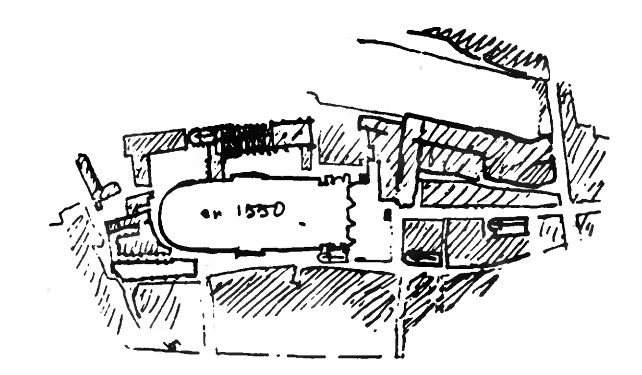


Fig. 25. En 1550.

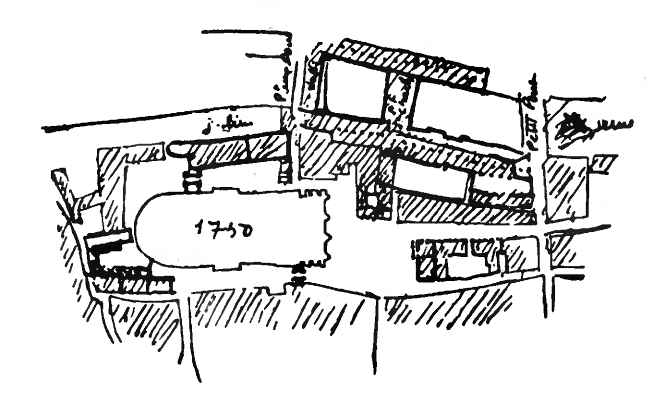


Fig. 26. En 1750.

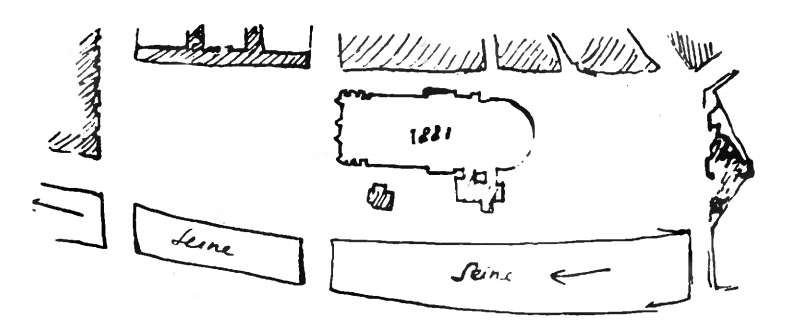


Fig. 27. En 1881. *Notre-Dame* ha sido despejada, toda la isla demolida y reconstruida.

estrechos en los que quedarán arrinconados y donde se los atrapará: en la máquina infernal hay, empero, grandes canales donde los conejos pueden lanzarse sin ser arrinconados... arrinçonados en seguida. Todos los conejos se precipitan en tropel a los grandes canales.

La gran ciudad es la trampa y los autos son los conejos. Los grandes canales son los de Colbert, Napoleón Iº o Haussmann. Al fin de cuentas, todos los conejos quedarán arrinconados.

Hilvanemos el razonamiento. Hasta 1900, ninguno tenía noción alguna, idea alguna del fenómeno que iba a sobrevenir bruscamente: el auto, luego el avión. Los ferrocarriles ya habían sembrado la perturbación; muy sencillamente, se había prestado atención a encarar necesidades proporcionadas a la época.

Pero ahora estamos en plena época maquinista, en plena época de velocidad, absorbidos en el establecimiento de suburbios con avenidas curvas donde resultará grato pasearse. En la ciudad, nuestros servicios competentes reclaman que se reduzca la altura autorizada de los edificios...

Y el fenómeno maquinista sigue desplegando sus consecuencias.

Cirugía

Integré, en febrero de 1925, el jurado del Concurso internacional de los planes de ampliación de la ciudad de Estrasburgo. Se sometieron a nuestro examen planos oportunos que explotaban las situaciones existentes (rutas de acceso, aldeas próximas, etc.) y que proponían dar una extensión mayor a esos elementos que se reconocían como considerablemente sometidos a las contigencias. Se trata, en verdad, de toda una teoría del urbanismo moderno y, asimismo, de una práctica muy extendida: remodelamiento.

Semejantes concepciones cuentan con la espontánea adhesión del buen sentido; tienen un aspecto serio, un olor a cosa cierta, razonable, que se impone. Los espíritus realistas y sanos, prácticos y activos, las aprueban. También nos presentaron proyectos de aire audaz, pero que fueron calificados de temerarios, utópicos, irrealizables —proyectos hechos para la luna—. Uno se entretuvo un instante con ellos, reconociéndolos como un espejismo, un sueño, una Tierra Prometida que uno bien sabe inalcanzable. Los espíritus realistas y cuerdos, prácticos y activos, se liberan rápidamente de esa primera emoción y se apartan resueltamente de ella.

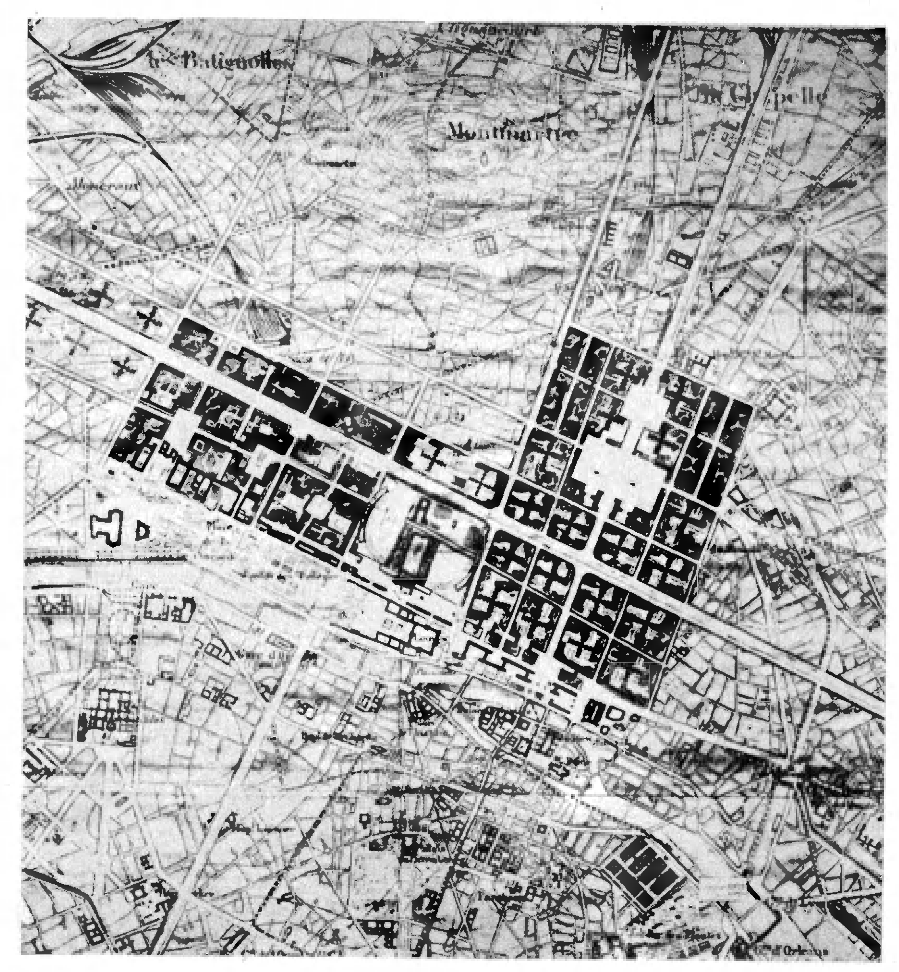
Después de una primera mañana consagrada al examen general de los proyectos, el jurado fue transportado en automóvil a las campiñas vecinas, por los caminos en pleno campo, en el bosque y por las aldeas que son como las vanguardias de la ciudad.

Mi conductor representaba en el jurado a la Cámara de Comercio de Estrasburgo. Muy naturalmente, era afecto de los proyectos oportunos. Atravesamos la calle principal de las aldeas: "Note usted, le dije, cuánto más despacio va porque esta calle es curva." En los tramos del camino que atravesaban en línea recta un bosque, "apretaba a fondo" y parecía encantado. Donde el camino (en la llanura) serpenteaba, moderaba su motor y marcha prudencialmente: "¡Cómo cansan estos caminos tortuosos!" Le pedí que detuviera su auto en medio de un puente que dominaba un canal construido por Napoleón I°. "Este canal es absolutamente recto a través de todo el país. Esta recta es impresionante en medio de un ambiente confuso: es *una obra humana*. Es emocionante. Es de un lirismo indudable en este paisaje flojo." Más allá: "Observe el ferrocarril, va en línea recta, siempre en línea recta, consciente de su consigna: se siente la voluntad humana; es un acto." Más lejos: "El puerto es ordenado. ¡Qué hermoso! No hablemos por un momento; el puerto es ordenado porque resuelve un problema planteado."

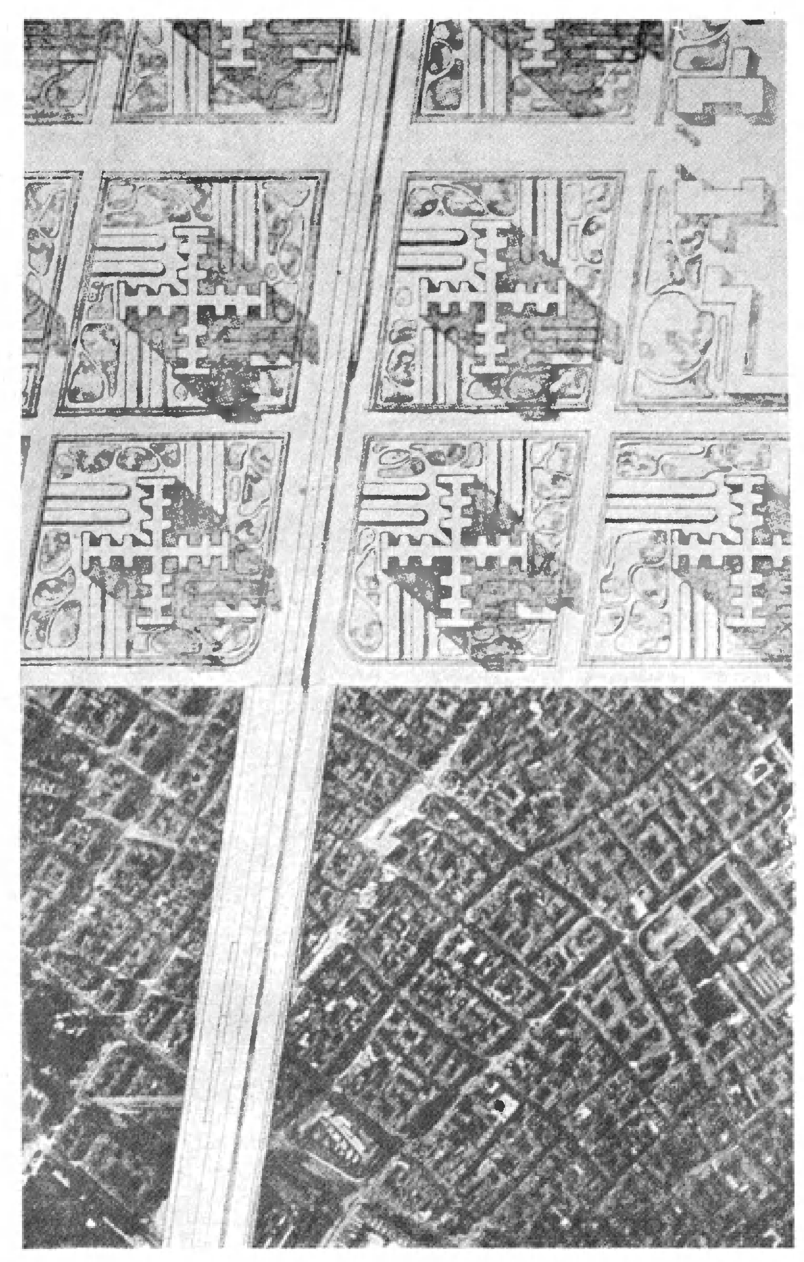
Atravesamos Neudorf (una considerable aglomeración al sur de Estrasburgo): "Observe, me dijo, basta aquí ensanchar la calle principal enderezando un poco el trazado curvilíneo. Es económico y suficiente. Ahora va más despacio, le respondí, observemos. Usted ensancha un solo lado, para evitar los gastos; todos sus ribereños serán expropiados; saben que están sobre una futura gran vía de circulación: pedirán mucho. Si usted corta en recta a través de la calle curva el precio será el mismo. Pero, además, observe detrás de esas casas las llanuras; trace una avenida recta, no tendrá que pagar más que campos de pastoreo o de papas." (Completo entonces verbalmente la pequeña demostración facilitada por las imágenes.) Pero un arquitecto presente se interpone: "Su avenida recta será interminable; ¡uno se morirá de aburrimiento!" Yo me asombro: "¿Tiene usted un auto y titubea? Considere, señor, que se trata precisamente de unir la ciudad de negocios futura con el Gran Puerto futuro; es necesario que los autos puedan ir en línea recta." Al reanudar nuestros trabajos de examen, mi conductor, totalmente conmovido en sus convicciones completamente estereotipadas (realistas, prácticas, de buen sentido, según se tiene la costumbre de decir) era un hombre nuevo. Poco a poco.

a medida que avanzaba la labor del jurado, uno se sentía representando un papel verdaderamente más grande, indudablemente mucho más grave que el que hubieran podido admitir quienes nos habían convidado a ir allí: "Piensen, les repetía a menudo a mis colegas, en el transcurso de estas jornadas, que dentro de cincuenta años serán recordados nuestros trabajos; se dirá: vinieron personas de París, para *decidir* en algunos días, sobre *el destino de la ciudad de Estrasburgo, sobre la vida futura de toda la ciudad de Estrasburgo.* Podemos proceder muy bien o muy mal. ¿Qué será el automóvil dentro de cincuenta años? No podemos dar nuestra adhesión a las soluciones convenientes, no podemos realmente traicionar la línea recta. ¡Imaginemos estas calles curvas ampliadas para el auto que habrá dentro de cincuenta años! Estas calles curvas que son el *camino de los asnos*. Si hay que cortar, cortemos, y en verdad nunca cortemos si no es a través de construcciones de granjas o a través de un mezquino suburbio. Napoleón trazó el canal recto porque era un ordenador; los ingenieros hicieron las dársenas del puerto geométricas, porque el hombre se manifiesta a través de la geometría. Haussmann trazó bulevares rectos porque era un hombre práctico, exento de poesía. Luis XVI y Luis XV trazaron bulevares en línea recta porque eran estetas y querían manifestar su reinado por la nobleza de sus empresas. Vauban trazó esos bastiones geométricos porque era un militar..."

Organizar es hacer geometría; hacer geometría en la naturaleza o en el magna surgido "*naturalmente*" de las agrupaciones de hombres en aglomeraciones urbanas, equivale a hacer cirugía.



7. "Plan Voisin" de París, 1925. Expuesto en el Pabellón de L'Esprit Nouveau en la Exhibición de Artes Decorativos.



8. He aquí la empresa que propone el "Plan Voisin" y he aquí los barrios que proyecta demoler junto con los que se proyecta edificar en su lugar. Los 2 planos están en la misma escala.

"Se trazan líneas rectas, se llenan los huecos, se nivela y se llega al nihilismo..." (sic).

(Apóstrofe airado de un gran edil presidente de una comisión de planes de ampliación.)

Yo respondí:
"Disculpe, pero para hablar con propiedad, es la labor del hombre."

(Incidente auténtico, sacado del legajo "Cacophonie".)

XV El Centro de París

El "Plan Voisin" de París[1] comprende la creación de dos elementos nuevos esenciales: *un centro de negocios* y *un centro residencial.*

El *centro de negocios* ocupa 240 hectáreas en una zona particularmente vetusta e insalubre de París: de la *Place de la République* a la *Rue du Louvre* y de la *Gare de l'Est* a la *Rue de Rivoli.*

El *centro residencial* se extiende desde la *Rue des Pyramides* hasta el *rond-point* de los *Champs Elysées* y de la *Gare Saint-Lazare* hasta la *Rue de Rivoli,* implicando la demolición de barrios en gran parte sobresaturados y cubiertos de viviendas burguesas que hoy sirven de oficinas.

La estación central se halla entre el centro de negocios y el residencial. Es subterránea.

El eje principal de este nuevo trazado del centro de París va de este a oeste, de *Vincennes a Levallois-Perret.* Restablece una de las grandes ar-

---

[1] Como el auto ha revolucionado las bases seculares del urbanismo, concebí el proyecto de interesar a los fabricantes de autos en la construcción del Pabellón del *Esprit Nouveau* en la Exposición Internacional de las Artes Decorativas, ya que este pabellón debía estar consagrado a la vivienda y el urbanismo.
Vi a los directores de las casas Peugeot, Citroën, Voisin, y les dije: "El auto ha matado la gran ciudad.
"El auto debe salvar la gran ciudad.
"¿Quieren ustedes dotar a París de un 'Plan Peugeot, Citroën, Voisin de París?', de un plan que tenga como único objeto fijar la atención del público sobre el verdadero problema arquitectónico de la época, problema que no es de arte decorativo sino de arquitectura y urbanismo: la constitución saludable de la vivienda y la creación de órganos urbanos que respondan a condiciones de vida modificadas tan profundamente por el maquinismo?"
La casa Peugeot temió arriesgar su nombre en nuestra empresa de aspecto tan temerario.
El señor Citroën, muy gentilmente, me respondió que no comprendía nada de lo que le decía y que no veía la relación que podía tener el automóvil con el centro de París.
El señor Mongermon, administrador delegado de *"Aéroplanes G. Voivin (Automobile)"* aceptó sin titubear el patronazgo de los estudios del centro de París y el plan que resultó de ellos se llama, por tanto *Plan "Voisin" de París.*

terias transversales indispensables, que hoy ya no existe. Es una arteria principal de gran circulación, de 120 metros de ancho, provista de una autopista sobre-elevada para la circulación en un solo sentido, sin cruces. Esta arteria capital tendría por misión vaciar los *Champs Elysées;* éstos no pueden, en efecto, seguir siendo una vía de gran circulación, puesto que llegan a un callejón sin salida: el *Jardin des Tuileries.*[1] El "Plan Voisin de París" vuelve a tomar posesión del eterno centro de la ciudad. He mostrado en un capítulo anterior que en realidad no se puede desplazar el centro *condicionado* de las grandes ciudades y crear de pies a cabezas cidades nuevas al lado de las antiguas.[2]

Este plan se ocupa de los barrios más infectos, de las calles más estrechas; no procura "ser oportunista", ceder aquí y allá una pulgada de tierra bajo el violento impulso de las arterias congestionadas. No. Abre en el punto estratégico de París una resplandeciente red de comunicaciones. Donde calles de 7, 9 u 11 metros se cortan cada 20, 30 o 50 metros, establece una cuadrícula de grandes arterias de 50, 80 y 120 metros de ancho que se cortan cada 350 o 400 metros y yerguen rascacielos de plano cruciforme en el centro de los vastos islotes así creados, formando una ciudad en altura, una ciudad que ha reunido sus células dispersas sobre el suelo y las ha dispuesto lejos de éste, en el aire y a la luz.

En adelante, en lugar de una ciudad chata y apretada, y tal como la revela el avión por primera vez a nuestros ojos, nos quedamos azorados (véanse las fotos de la Compañía Aérea Francesa); se yergue una ciudad hacia la altura, abierta al aire y la luz, resplandeciente de claridad, radiante. El suelo recubierto hasta ahora de casas apiñadas sobre el 10 al 80 % de su superficie, no está ahora construido más que en el 5 %. El resto, el 95 %, está consagrado a las grandes arterias, a los garajes de estacionamiento y a los parques. Las avenidas de sombra son dobles o cuádruples; parques al pie de los rascacielos hacen del suelo de esta nueva ciudad, un enorme jardín.

---

1 El reciente proyecto de proseguir los *Champs Elysées* a través de las *Tuileries* hasta la extremidad de la *Rue des Tuileries* es una insensatez, dividiéndose por una parte en la *Rue de Rivoli* y la *Rue des Pyramides,* hoy ya obstruidas y, por otra parte, yendo a dar al *Pont Royal* totalmente embotellado. *El Pont Royal* alimenta la *Rue du Bac* que tiene 11 o 13 metros de ancho y en la que la circulación ha tenido que ser reducida a una sola dirección. ¿Quién puede concebir, pues, semejantes locuras?

2 Durante el Renacimiento se construyeron ciudades nuevas al lado de las antiguas. El motivo era estrictamente militar; la ciudad antigua era pequeña y no se habría aumentado la capacidad de la ciudad reemplazando el antiguo centro.

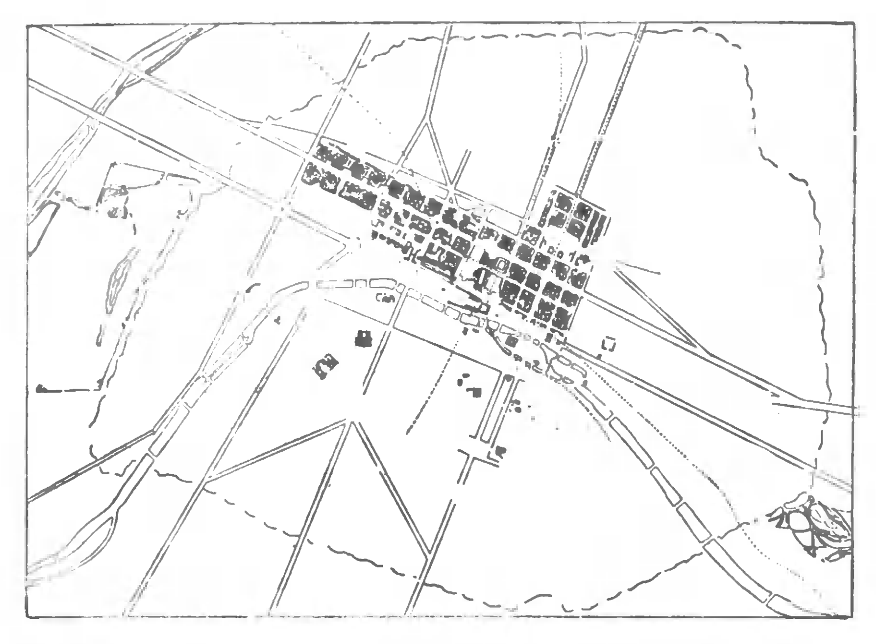


Fig. 28. Primer planteo del plan de remodelación del centro de París (Salón de Otoño, 1922).

La densidad demasiado grande de los antiguos barrios sacrificados por el "Plan Voisin" no ha disminuido: se ha *cuadruplicado.*

En lugar de los espantosos barrios que apenas conocemos [1], con una densidad de 800 habitantes por hectárea, he aquí barrios cuya densidad puede llegar a 3.500 por hectárea.

Desearía que el lector pudiera, mediante un esfuerzo de su imaginación, concebir en qué consiste este nuevo tipo de ciudad en altura; que conciba que todo ese hormigueo hasta ahora adherido al suelo como una costra árida, es raspado, extraído y reemplazado por puras planchas de vidrio que ascienden a 200 metros de altura y a gran distancia unas de otras, estando su base rodeada por el follaje de los árboles. Esta ciudad que, rastrera hasta ahora, se yergue súbitamente en el orden más natural, supera momentáneamente nuestra imaginación limitada por costumbres seculares. Pulí para el Pabellón del *Esprit Nouveau,* en la Exposición Internacional de Artes Decorativas de París, donde se expone el "Plan Voisin", un diorama cuya finalidad es objetivar *a los ojos* esta novedad para la que nuestro espíritu no está preparado. En este diorama diseñado rigurosamente se ve el viejo París que subsiste, de *Notre-Dame* a *L'Étoile,* con todos los monumentos que constituyen un legado inalienable. Detrás, se ve elevarse la nueva ciudad. Ya no se trata de las agujas de los campaniles en desorden de un Manhattan alucinante, apretados unos contra otros y quitándose mutuamente el aire y la luz; sino del ritmo majestuoso de las superficies verticales que se prolongan a lo lejos por efecto de la perspectiva y determinan volúmenes puros. Entre uno y otro de estos rascacielos de vidrio se establecen relaciones de lleno y vacío. A su pie, se dibujan plazas. La ciudad vuelve a adquirir ejes como en todas las obras arquitectónicas. El urbanismo entra en la arquitectura, la arquitectura entra en el urbanismo. Si se examina el "Plan Voisin" de París, se ve al oeste y al suroeste los grandes trazados de Luis XIV, Luis XV, Napoleón: los *Invalides,* las *Tuileries,* la *Concorde,* el *Champs-de-Mars, L'Étoile.* Se aprecia allí la *creación,* el espíritu que ha imperado, que ha abatido la confusión. El nuevo *centro de negocios* no aparece como una anomalía; da la impresión de estar en la tradición y de seguir una progresión normal.

Los "negocios", que desde la guerra andan a la caza de locales para ins-

---

[1] Lectores: hagan un recorrido de día y uno de noche en el sector contemplado por el "Plan Voisin", por favor; les resultará edificante.

talarse, no hallan nada en el París actual. Se construyen, poco a poco, para ellos, los "*buildings*" que he denunciado. Una oficina es un órgano preciso que no tiene nada en común con la vivienda. La hora del trabajo exige locales que sean instrumentos de trabajo. El centro de negocios del "Plan Voisin" constituye una propuesta formal, exacta y realizable que ofrece al país un centro directivo. Por un encadenamiento lógico de las consecuencias, París, capital de Francia, debe, en este siglo XX, construir su centro directivo. Parece claro que el análisis nos ha llevado a formular aquí una propuesta razonable. Cada rascacielos puede contener de 20.000 a 40.000 empleados. Los 18 rascacielos previstos pueden, pues, dar abrigo a un número de personas que oscilaría entre 500.000 y 700.000, o sea, el ejército del comando del país.

Los subterráneos en redes cuadriculadas están debajo de los rascacielos; las calles y las autopistas harán lo necesario para permitir que esta masa se mueva fácilmente.

Las vías férreas de la *Gare de L'Est* están dominadas por una calzada de hormigón con autopista sobreelevada. Esta nueva arteria capital, dirigida hacia el norte, es recuperada en terrenos utilizados en forma no completa. Una ruta hacia el sur podría tener como punto de partida la nueva estación central, entre el centro de negocios y el residencial.

La gran ruta *este-oeste*, que hoy falta totalmente, sería una acequia donde iría a separarse, a canalizarse, la circulación aplastada en la actual red poligonal. Esta gran ruta nos libera de un sistema que se cierra sobre sí mismo y abre las dos puertas extremas hacia fuera.

El centro residencial situado al oeste de la nueva estación proporcionaría al centro de París barrios magníficamente aereados donde se levantarían, con 30 o 40 metros de alto, las sedes del comando político: los ministerios reagrupados. Las salas de reunión, de agrupación, y luego las salas de esparcimiento. Por último, los grandes hoteles para viajeros.

La estación central propone un considerable perfeccionamiento del sistema preconizado en 1922, en el cual las grandes líneas llegaban a un callejón sin salida. Helas aquí ahora sometidas a un sistema giratorio. Este, Oeste, Norte y Sur son los cuatro grandes muelles en que las compañías existentes —o modificadas— harán descender y ascender sus pasajeros; los trenes se limitan a pasar; no se *estacionan* ni se *forman* allí; totalmente armados, llegan, cargan y prosiguen todos en *una sola dirección.*

El "Plan Voisin" de París y el pasado

El pasado histórico, patrimonio universal, es respetado. Más todavía, *es salvado*. La persistencia de la actual situación de crisis llevaría a la rápida destrucción de ese pasado.

Primera distinción, muy importante, de carácter sentimental: en la actualidad, ese pasado es desflorado en nuestro espíritu; pues la participación en la vida moderna que se le impone, lo hunde en un medio falso. Sueño con ver la *Place de la Concorde* vacía, solitaria, silenciosa, y los *Champs Élysées* como un paseo. El "Plan Voisin" redime toda la ciudad antigua, desde *Saint-Gervais hasta L'Étoile*, y le restituye la tranquilidad.

Los barrios del "Pantano" *Marais*, de los "Archivos" *(Archives)*, del "Templo" (*Temple*) etc., serían destruidos. Pero las antiguas iglesias son preservadas.[1] Aparecerían en medio del follaje: ¡nada más seductor! Pero si hay que aceptar que así su marco original se hallaría transformado, también hay que admitir que su marco actual es falso y, por añadidura, triste y feo.

En el "Plan Voisin" puede verse, asimismo, levantarse bajo los follajes de los nuevos parques alguna lápida ilustre, alguna arcada, algún pórtico, cuidadosamente guardados porque son una página de historia o una obra de arte.

Y sobre un paño verde de césped se yergue una mansión renacentista, elegante y amable. Es uno de los *hôtels du Marais*, que ha sido conservado o trasladado; hoy es una biblioteca, una sala de lectura, de conferencias, etcétera.

El "Plan Voisin", que cubré de inmuebles el 5 % de la superficie del suelo, preserva los vestigios del pasado y los pone en un marco armonioso de árboles y bosques. Oh sí, también las cosas se mueren algún día y esos parques "estilo *Monceau*" son cementerios mantenidos. Allí uno se educa, sueña y respira: el pasado ya no es un gesto nefasto que asesina la vida; el pasado se ha puesto en orden.

El "Plan Voisin" no tiene la pretensión de dar la solución exacta del caso del centro de París. Pero puede servir para comenzar la discusión a un nivel en armonía con la época y a plantear el problema en la debida escala. Opone sus principios al embrollo de las pequeñas reformas con que cada día ilusionamos nuestro espíritu.

---

1 No se trata aquí de un objetivo perseguido sino sencillamente del resultado de una composición arquitectónica.

"¿De dónde va usted a sacar la plata?"

(Pregunta estereotipada desde 1922.)

XVI Cifras y Realizaciones

Cuando emprendí la preparación de este libro, decidí confiar a un economista —al señor Francis Delaisi, por ejemplo— este capítulo "Cifras", con que mis conclusiones de arquitecto debían recibir la indiscutible consagración del número. Las preocupaciones diarias, las danzas y contradanzas de la existencia me llevaron de un día para el otro, sin que pudiera preparar a tiempo el material necesario. Y he aquí el momento en que el impresor reclama su última prueba: mi capítulo "Cifras" no tendrá cifras.

Quería pedirle al economista lo siguiente: a) Tenga a bien calcular a la fecha el valor raíz de las propiedades afectadas por mi proyecto. Calcule los gastos de demolición, los gastos de construcción e instalación de los nuevos barrios, el nuevo valor de dichos barrios nuevos construidos; hacer la diferencia, sacar el beneficio de la operación.

b) Hacer la estadística de las firmas que podrían convertirse en locatarias-propietarias de los nuevos inmuebles. Establecer las disponibilidades financieras privadas que podrían ser asignadas a la ejecución del programa. Determinar la suma restante que debería ser objeto de suscripción por afuera. (Porque sería conveniente que esta enorme empresa de utilidad pública se llevara a cabo mediante el público y no mediante el Estado, que no sería "usuario".) Examinar en qué países podría encontrarse este saldo restante y a qué países podría otorgarse en buenas condiciones este derecho de participación en la empresa, esta concesión.

c) Considerando la magnitud de los capitales en juego, examinar en qué forma reaccionaría sobre la economía del país (valuación del franco, seguridad del franco, etc.) esta apropiación por el extranjero de una parte considerable del suelo y los inmuebles de París.

Reducido a exponer por mí mismo el aspecto económico de mi proyecto, haré en bloque lo que analizándolo, calculándolo, hubiera hecho el eco-

nomista detalladamente. Me limitaré a aplicar el buen sentido orientador. ¿Acaso no se conforma así la existencia? Cada cual en su especialidad se aventura a ejecutar problemas delicados y complejos; no obstante, para incitarlo, debe existir un corto razonamiento previo, justo al por mayor significativo en su conjunto, que lleve a perseguir precisamente la solución que uno sabe ha de hallarse en la dirección predeterminada por el juicio. Proponer la demolición del centro de París y su reconstrucción podría ser, también, un chiste de mal gusto. ¿Pero si los sucesivos razonamientos afirman enérgicamente, por diversos lados y desde diversos puntos de vista, que hay que proceder así? Ante todo ¿qué es preciso cortar en el centro y reconstruir a lo alto?

He aquí los razonamientos "Cifras" y "Realización":

El centro de las grandes ciudades representa el valor raíz más importante. Designemos a este valor por (A). Haussmann demolió barrios podridos de París, reemplazándolos por barrios suntuosos. Las operaciones de Haussmann son medidas de índole financiera. Haussmann llenó de oro las arcas del Emperador. Al valor (A) le confirió un valor cinco veces mayor, por ejemplo (A^5).

Pero Haussmann reemplazaba inmuebles podridos de 6 pisos por inmuebles lujosos de 6 pisos. Se limitaba a realizar una revalorización de *calidad,* no de cantidad.

Ahora bien, si procediendo como él hacemos pasar, a más, la densidad del centro, de 800 a 3.300 habitantes por hectárea, cuadruplicamos la capacidad de los nuevos barrios, de modo que su valor raíz (A^5) se convierte en $4(A^5)$.

Conclusión. No se diga: "Sí, pero... qué enormes capitales habría que *consagrar* a la expropiación y la construcción, etc.", sino en cambio: "*¡Qué fábrica de capitales, qué producción de millones y millones se torna tal maniobra de revaluación del suelo!*" Revaluación que es posible *sólo con la condición* de establecer un plan magnífico de arreglo del centro de París.

¿Millones? Muchos; ¿enorme beneficio? ¿Cuánto? He aquí lo que diría el economista que puede buscar los datos numéricos del problema. Ese día el economista interesaría prodigiosamente a un ministro de Hacienda.

El ministro de Hacienda puede hallar enormes recursos en el centro de París. ¿Amenaza la especulación, pues? Imposible; he aquí cómo:

El día del decreto de expropiación general del centro de París el valor de la propiedad raíz es cotizado (A). Es fácil establecerlo, a decir de expertos, sobre los datos proporcionados por las ventas que se hicieron hacia esa fecha en diversos puntos de París. El valor es (A). Por la construcción de un centro de negocios, se valoriza (A) hasta (A^5), por ejemplo; cuadruplicando la densidad, he aquí: $4(A^5)$. La capacidad de comprar para la expropiación es de 4 veces $\times$ 5 veces el valor A. Reducido este valor tranquilizador hasta límites más razonables, no resulta menos cierto que se dispone de una capacidad de compra enorme y que (A) se pagará sin discusión, a su valor fuerte; la expropiación, así, se torna equitativa y rápida.

Construir con 60 pisos nos proporciona esta enorme riqueza.

¿Quién pagará la construcción de estos vastos inmuebles de oficinas? *Los usuarios.* Son legión en París los que dejarían el departamento burgués del *Boulevard Malesherbes* o del *Boulevard des Italiens,* de la *Rue Laffitte* o de la *Rue de Provence,* en el que explotan sus negocios para ir en pos de un taylorismo normal; son legión los que se inscribirían para la adquisición de 50, 100, 200, 500, 1.000 metros cuadrados de oficinas en un rascacielos. Los usuarios son los propietarios de los rascacielos.

Sin embargo, son muchos los que no pueden, debido a la juventud de su empresa o por cualquier otra causa, disponer de los capitales que representen su parte de propiedad en el rascacielos. Por tanto, no serán sino locatarios, debiendo ser reemplazados por otros como propietarios.

¿Otros... quiénes? Una parte de este poderío financiero está en el país. Una gran parte en el extranjero. ¿Ofrecer una participación a los extranjeros? ¿Ofrecer el centro de París, el terreno y los imuebles formidables, la riqueza y el esplendor, a los extranjeros, a los americanos, los ingleses, los japoneses, los alemanes?

Sí, justamente.

De este enorme valor del centro construido de París, sería excelente que una parte correspondiese al extranjero. Si gran número de millones se yerguen en gigantescas torres de vidrio en el corazón de París y una gran parte pertenece a los americanos, a los alemanes ¿no ven que éstos prohibirán su destrucción, con cañones de largo alcance, con aviones?

He aquí, quizás, un remedio para la guerra aérea (huevo de Colón): internacionalizar el centro de París. El norteamericano no permitirá que lo

destruyan, el alemán se guardará de destruirla. Es bien sabido que los grandes capitales hacen las grandes guerras.
Poner en el centro de París 20 rascacielos de 175 metros de lado y de 200 metros de alto, y ofrecerlos a la inversión de fondos extranjeros es poner París al abrigo de destrucciones bárbaras.
Lo cual podría interesar mucho a un ministro de Guerra.

"No le será posible, como en los días de Haussmann, asolar barrios enteros, expulsar al habitante; hacer desiertos de tres, cuatro, cinco años en el corazón tan denso de París." La crisis de la vivienda se opone a esto. En nuestro proyecto, un rascacielos con capacidad para 40.000 empleados cubre el 5 % de la superficie del suelo: No habrá, pues, que importunar más que al 5 % de la actual población. Es algo factible, tratándose de una medida de utilidad pública (enviemos, pues, a esos trogloditas de la gran ciudad a las ciudades-jardín, a ese 5 % de los habitantes de los Archivos (*Archives*), del Templo (*Temple*), del Pantano (*Marais*); la capacidad de compra 4(A^5) hasta nos permitiría *ofrecerles* una casa pequeña. El rascacielos sólo ocupa el 5 % de la superficie del suelo. El rascacielos en construcción no ocupa más. Está construido de hierro y vidrio; no contiene nada de piedra; no hay que transportar al centro de París las canteras del interior. El edificio se yergue muy regular y suavemente sobre sí mismo, con remaches y pernos; es construido en la fábrica, en los alrededores de París o incluso en el interior, en los talleres de construcciones metálicas.
Al cabo de tres o cinco años el rascacielos estará terminado. Será el momento de las mudanzas, de las mutaciones. De diversos barrios vendrán a ocupar el rascacielos. Las antiguas oficinas quedan vacantes; otros se trasladan, dejando libres sus departamentos y así sucesivamente; se ha podido vaciar el sector que rodea el rascacielos. Se procede a demolerlo, se trazan las avenidas, los parques, se planta.
Un ministro de Obras Públicas puede acondicionar el centro de París sin dañar a nadie

. . . .

Mi función era de orden técnico. He tratado de desempeñarla a plena conciencia, estudiando la *célula* que es el departamento necesario y suficiente y las consecuencias de su agrupación en colectividad; buscando el esque-

ma de desarrollo de una ciudad y formulando las reglas de una clasificación que es, por su parte, el fundamento de un urbanismo moderno. Conociendo los medios de que disponemos, y habiéndome dado mi indagación el sentido del desarrollo de una gran ciudad, he concebido con plena libertad espiritual un proyecto de remodelamiento del centro de una gran ciudad y me he cuidado mucho de herir sentimientos legítimos, respetando y, más todavía, salvando el legado de los siglos de cultura anterior.

Mi propuesta es brutal porque el urbanismo es brutal, porque la vida es brutal; la vida es implacable; la vida debe defenderse, acechada por la muerte; para derribar las obras de la muerte, hay que proceder.

Propongo, en un plazo muy por encima de la agotadora lucha que libran hoy los poderes públicos, un plan que es *un plan*, es decir, un programa, una creación del espíritu, haciendo caso omiso a las perezas, a los minúsculos casos específicos y estrechos. Afirmo que: una sociedad maquinista ha reemplazado otra sociedad cuyo equilibrio era secular. El maquinismo nos ha proyectado en un nuevo ciclo. Estamos proyectados en un nuevo ciclo, pero permanecemos con la continuidad de nuestros órganos, en el medio que tuvo sus razones para agruparnos en un determinado lugar fatal que *existe*. No salgo a construir mi *Utopía*. Afirmo: es *aquí* y nada cambiará. Y si yo lo sostengo categóricamente es porque siento presentes los límites humanos: no tenemos la fuerza para recomenzar inmediatamente una empresa total, por otra parte. Desearlo es no ser positivo; obstinarse en ellos es querer remitirnos a las calendas griegas. De modo, pues, que será *aquí*.

Si se pensara en desplazar el centro de París (como tan a menudo se dice) hacia *Saint Germain-en-Laye* o a la *Plaine Saint-Denis*, he demostrado que técnicamente la cosa no es posible. Ahora bien, financieramente significaría provocar un espantoso desastre por la desvalorización del *centro*, que constituye un valor cotizado, que representa una parte considerable de la fortuna nacional. Aquí, los millones quedarían, por decreto, reducidos a cero; allá, se enterrarían millones para establecer una nueva ciudad; arbitraria e ilegítimamente se valorizaría con enorme costo un terreno que no vale casi nada; simultáneamente se aniquilarían, se destruirían enormes riquezas. Tal injusticia y tal imposibilidad técnica no resisten ante el razonamiento.

He procurado mostrar las *bases* por las que la discusión se aleja siempre de las situaciones objetivas y candentes para irse al campo filosófico, para perderse, extinguirse, desfondarse, tocar la nada. He hablado del *orden*

como clave de todo acto, del *sentimiento* en la dirección de todo movimiento.

Le faltan *cifras* a mi libro y es una gran pena. Otro, un especialista, las establecerá, espero, ya planteado el problema. Acepto que las cifras son omnipotentes. Pero las cifras llevan un + o un —. Tengo la certeza de que aquí llevan un +. Y también la certeza de que ha sonado la hora, pues los frutos llegan siempre un día a la madurez. La hora del urbanismo ha sonado. Si no lo reconocemos, ¿qué haremos? ¿Esperar más? Ya no podemos seguir esperando. Hay un momento decisivo. Si esperamos, el hombre con su egoísmo fundamental actuará en favor de su egoísmo estrecho. Egoísmo satisfecho de unos cuantos y la ciudad se reconstruirá, sobre sí misma, como ya comienza a hacerlo, y nos ahogaremos en esta nueva ciudad en falso; la ciudad decaerá; tenderá a la desaparición, abandonará lentamente la historia.

Los que están muy cerca del Gran Cuartel General donde se adoptan las decisiones, día tras día, se siente absorbidos por los casos específicos. Están cerca del conflicto; no pueden obtener una visión de conjunto. En cuanto a mí, estoy muy alejado; no tengo ninguna vinculación con él y no quiero tenerla. Me he complacido en seguir un razonamiento que se hunde en el análisis tanto como lo permite la teoría pura y la teoría me ha llevado a una conclusión.

Esta conclusión es breve, sumaria, sin contrición; lleva a cosas realizables y, sobre todo, hace que el debate se desarrolle en un terreno saludable.

No me considero en contra de la tradición; me creo en plena tradición. Todas las grandes empresas del pasado vienen, una tras otra, a confirmar que a cada estado de espíritu corresponde un estado de cosas.

Hay algo que da a este trabajo el derecho de ser entregado al juicio público: la urgencia.

A uno lo tachan pronto de revolucionario. Forma lisonjera, pero eficaz, de poner distancia entre una sociedad absorbida en su equilibrio y los animadores que traen consigo la perturbación. No obstante, ese equilibrio, por razón vital, sólo es efímero: es un equilibrio en constante renovación.

En cambio, desde la revolución de Moscú, es un pecado venial de los moscovitas de allá y de aquí el de no otorgar sino a ellos mismos el diplo-

ma de revolucionarios. Todo el que no ha optado, adornándose ostentosamente con la etiqueta auténtica, es burgués, capitalista y académico.

Era inevitable que el urbanismo que expuse en el Salón de Otoño de 1922 fuera objeto de estudios en los órganos comunistas. Se elogió una parte del sistema —la técnica—, pero se me trató muy duramente porque no se había escrito en los planos, en los lugares fastuosos: Casa del pueblo, Sede de los sindicatos, etc.; porque, destinada a regir toda la cuestión, no puse sobre gallardetes: nacionalización de la propiedad inmueble.

Mucho me cuidé de no salirme del terreno técnico. Soy arquitecto y no me obligarán a hacer política. Que cada cual, en diversos campos, con la más rigurosa especialización, lleve su solución a las consecuencias últimas. En mi plano escribo *Servicios administrativos, Servicios públicos*: con eso basta. En mi estudio del centro de París, digo: "decreto de expropiación general del centro de París", y la solución que preconizo muestra que con una capacidad de compra llevada a $4(A^5)$ puedo pagar sin discusión el valor (A), por tanto sin lesionar, sin expoliar, sin sembrar la ruina entre los grandes o pequeños propietarios.

El progreso económico y social sólo puede nacer de problemas técnicos que se solucionen bien.

Este estudio únicamente se proponía dar con una solución clara: que vale lo que vale. No tiene etiqueta, no se dirige a la sociedad burguesa capitalista ni a la Tercera Internacional. Es una obra técnica.

Y no comprendo que, como en el Ejército de Salvación, quieran arrancarme declaraciones en la vía pública.

No se revoluciona revolucionando: Se revoluciona solucionando.

Apéndice

Confirmaciones
Incitaciones
Amonestaciones

Había terminado este estudio.

Mi asociado me dijo: "Por qué no muestra, *para hacer pensar*, una concha perfecta, el esquema del sistema cardíaco, un hermoso corte de calefacción central..." El libro de historia natural que compré dio las confirmaciones, las amonestaciones, las incitaciones. Es tranquilizador todo lo que es totalmente viable; funciona maravillosamente bien todo lo que ha sido minuciosamente estudiado. Un conjunto está formado de partes infinitamente pequeñas que son perfectas, que son a su vez un conjunto, un sistema reducido a lo esencial. La célula condiciona el conjunto; la célula debe ser un sistema puro. El conjunto sólo vive por la célula. La célula tiene eficacia debido a que es admisible en el conjunto.

Lo maravilloso está en la exactitud. Lo duradero está en la perfección. La vida está hecha con un cálculo exacto. El sueño sólo se apoya sobre realidades esenciales. La poesía sólo procede mediante hechos exactos. El lirismo sólo tiene alas sobre la verdad. Sólo lo genuino nos conmueve.

¡La vida, la vida! Apreciamos su brillo mediante un profundo descenso a la esencia de las cosas.

Indice General

Pág. 7 Advertencia

13 Primera parte

Discusión General

15 I El Camino de los Asnos
El Camino de los Hombres

19 II El Orden

25 III El Sentimiento Desborda

33 IV Perennidad

39 V Clasificación y Selección
(Examen)

45 VI Clasificación y Selección
(Decisiones oportunas)

53 VII La Gran Ciudad

67 VIII Estadística

81 IX Recortes de Diarios

89 X Nuestros Medios

97 Segunda parte

Un Trabajo de Laboratorio

Un Estudio Teórico

99 XI Una Ciudad Contemporánea

115 XII La Hora del Trabajo

121 XIII La Hora del Descanso

145 Tercera parte

Un caso preciso: El Centro de París

147 XIV Medicina o Cirugía

163 XV El Centro de París

171 XVI Cifras y Realizaciones

179 Apéndice

Confirmaciones

Incitaciones

Amonestaciones

Este libro se terminó de imprimir el 31 de enero de 1985 en los
Talleres Gráficos Grancharoff, Carolina Muzilli 5891, Buenos Aires, República Argentina